Procesevaluatie 2toDrive

Analyse van de processen van het experiment 2toDrive

Eindrapportage v1.0

12 november 2014

SIRA consulting

SIRA Consulting B.V.
Edisonbaan 14 G-1
3439 MN Nieuwegein

Telefoon: 030 - 602 49 00
Fax: 030 - 602 49 19
Web: www.siraconsulting.nl

Procesevaluatie 2toDrive

Analyse van de processen van het experiment 2toDrive

Eindrapportage versie 1.0

Nieuwegein, 12 november 2014

Document	Datum	Status rapportage
0.1	13 mei 2014	Oplevering concept tussenrapportage (gecombineerde 1e en 2e tussenrapportage)
0.2	10 september 2014	Oplevering concept (eind)rapportage v0.1
0.3	8 oktober 2014	Oplevering concept eindrapportage
1.0	12 november 2014	Oplevering eindrapportage v1.0

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies

Inleiding

Op 1 november 2011 heeft minister Schultz van Haegen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) het startsein gegeven voor 2toDrive. 2toDrive is een experiment waarbij jongeren vanaf 17 jaar hun rijbewijs kunnen halen om daarna tot hun 18e verjaardag onder begeleiding van een coach rijervaring op te doen voordat ze zelfstandig de weg op gaan als autobestuurder. Doelstelling van het experiment is het beoordelen van de mogelijke positieve bijdrage van het begeleid rijden aan de verkeersveiligheid van jonge, beginnende bestuurders.

Het experiment 2toDrive heeft een looptijd van maximaal 6 jaar en eindigt op 31 oktober 2017. In de laatste fase van het experiment wordt op grond van de opgedane ervaringen en behaalde resultaten besloten of 2toDrive definitief wordt ingevoerd.

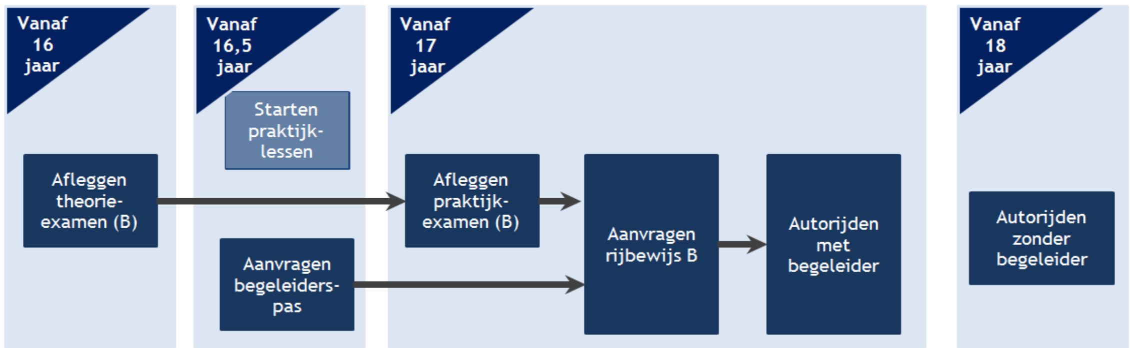
In opdracht van het ministerie van IenM heeft SIRA Consulting onderzoek uitgevoerd naar de processen rondom 2toDrive. Dit met als doel om na te gaan of de processen rondom 2toDrive goed verlopen en welke verbeteringen er eventueel mogelijk zijn. Deze verbeteringen kunnen vervolgens worden geïmplementeerd om op die manier optimaal voorbereid te zijn op een eventuele definitieve invoering van 2toDrive na afloop van het experiment. De centrale onderzoeksvraag voor de procesevaluatie luidde: *Inventariseer hoe de processen rondom 2toDrive zijn georganiseerd en identificeer oplossingsrichtingen om de processen effectiever in te richten.*

Werkwijze

Uitgangspunt bij het onderzoek en de analyse van het experiment 2toDrive waren de stappen die een beginnende bestuurder moet doorlopen om voor zijn 18e jaar het rijbewijs te verkrijgen en onder begeleiding van een coach op pad te mogen als autobestuurder. De procesevaluatie is uitgevoerd aan de hand van a) bronnenonderzoek, b) 10 interviewgesprekken met stakeholders, en c) data-analyse van gegevens behorend bij 2toDrive. Bij de data-analyse is gebruikgemaakt van de gegevens over de periode 1 november 2011 tot en met 1 april 2014. Op basis van het onderzoek en de analyses is het voorliggende rapport opgesteld en is een stroomschema uitgewerkt van het proces van 2toDrive bezien vanuit het perspectief van de beginnende bestuurder.

Proces 2toDrive

In het onderzoek zijn de (proces)stappen die de beginnende bestuurder dient te zetten om als 2toDriver op pad te mogen als uitgangspunt genomen. In onderstaand schema zijn de deze stappen opgenomen.



Figuur 1. Stroomschema 2toDrive met de belangrijkste processtappen naar leeftijd van de beginnende bestuurder

Feiten over de processtappen van 2toDrive

Op basis van het bronnenonderzoek en de analyse van data gelden de volgende gegevens over de processtappen van 2toDrive:

- In de eerste periode van 2toDrive (1 november 2011 tot en met 1 april 2014) hebben in totaal:
  - 147.079 16- en 17-jarigen het theorie-examen B succesvol afgelegd
  - 57.752 aankomende 2toDrivers een begeleiderspas aangevraagd
  - 61.453 17-jarigen het praktijkexamen B succesvol afgelegd
  - 53.810 beginnende bestuurders (17-jarigen) het rijbewijs B opgehaald bij de gemeente.[1]
- Het slagingspercentage van 2toDrivers bij het praktijkexamen B ligt gemiddeld 6,7% hoger dan het gemiddeld slagingspercentage van deelnemers van 18 jaar of ouder bij het praktijkexamen B.
- 58% van de beginnende bestuurders die slagen voor het praktijkexamen voor hun 18^e, is ouder dan 17,5 jaar en doet maximaal 6 maanden rijervaring op onder begeleiding van een coach.
- 12% van de beginnende bestuurders die slaagt voor zijn 18^e voor het praktijkexamen B, vraagt het rijbewijs aan na zijn 18^e. Deze groep doet geen rijervaring op onder begeleiding van een coach.

Belangrijkste conclusies

Op basis van het bronnenonderzoek, de interviews met stakeholders en de analyse van data gelden de volgende conclusies voor het experiment 2toDrive en het proces 2toDrive:

- De organisaties betrokken bij 2toDrive zijn positief over het experiment en staan achter de doelstelling met betrekking tot het vergroten van de verkeersveiligheid.
- De organisaties betrokken bij het proces van 2toDrive werken goed samen en stemmen waar nodig met elkaar af over thema's die samenhangen met het experiment.
- De organisatie van 2toDrive is eenduidig, maar kent enkele aandachtspunten. Hierbij gaat het om:
  a) De versterking van de communicatie over het tijdig aanvragen van de begeleiderspas.
  Door versterking van de communicatie is een groter deel van de 2toDrivers op de hoogte van het feit dat de begeleiderspas tijdig moet worden aangevraagd en zullen minder 2toDrivers 'vertraging' oplopen doordat zij vergeten de pas aan te vragen.
  b) Versterking van de communicatie over de randvoorwaarden die gelden voor 2toDrive.
  Door versterking van de communicatie is voor 2toDrivers en begeleiders duidelijk(er) welke uitgangspunten gelden voor het experiment. Het gaat hierbij onder andere over het verbod om in het buitenland te rijden als 2toDriver en de eisen die aan de begeleiders zijn gesteld.
  c) De lengte van de status 'beginnersrijbewijs' voor beginnende bestuurders.
  Het rijbewijs geldt 7 jaar als 'beginnersrijbewijs' als een jongere bestuurder het rijbewijs aanvraagt voor zijn 18^e. De status geldt voor een periode van 5 jaar als de jongere bestuurder het rijbewijs aanvraagt nadat hij 18 is geworden.
  d) Versterking van de positie en functie van de begeleider in de Wegenverkeerswet 1994.
  Door aanpassing van de wet is het mogelijk de begeleider als figuur te 'positioneren'. Hierdoor kan handhaving van 2toDrive, met name waar het de begeleider betreft, effectiever worden uitgevoerd.

[1] Voor de bepaling van dit aantal is als peildatum 16 april 2014 aangehouden, dit in verband met de verwerkingstijd van de aanvraag.

1 Inleiding

Achtergrond

Op 1 november 2011 heeft minister Schultz van Haegen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) het startschot gegeven voor 2toDrive[2]. 2toDrive is een experiment waarbij jongeren vanaf 17 jaar hun rijbewijs kunnen halen om daarna tot hun 18e verjaardag onder begeleiding van een coach extra rijervaring op te doen voordat ze zelfstandig de weg op gaan. Doelstelling van het experiment is het beoordelen van de mogelijke positieve bijdrage van het begeleid rijden aan de verkeersveiligheid van jonge, beginnende bestuurders. Door vanaf een jongere leeftijd onder begeleiding extra rijervaring op te doen, wordt gestreefd naar het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

Het experiment 2toDrive heeft een looptijd van maximaal 6 jaar en eindigt op 31 oktober 2017. In de laatste fase van het experiment wordt op grond van de opgedane ervaringen en behaalde resultaten besloten of 2toDrive definitief wordt ingevoerd (waarvoor aanpassing van de regelgeving noodzakelijk is, mogelijk zelfs op wetsniveau). Hiertoe worden twee typen evaluaties uitgevoerd: een procesevaluatie van de organisatie van 2toDrive en een evaluatie waarbij het effect op de verkeersveiligheid wordt beoordeeld. In opdracht van het ministerie van IenM heeft SIRA Consulting de procesevaluatie uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de voorliggende rapportage. De evaluatie waarbij gekeken wordt naar de relatie tussen 2toDrivers en het effect op de verkeersveiligheid wordt in 2015 uitgevoerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Deze effectevaluatie vormt dan ook geen onderdeel van de voorliggende rapportage.

Centrale onderzoeksvraag

De Directie Wegen en Verkeersveiligheid van het ministerie van IenM heeft voor deze procesevaluatie een centrale onderzoeksvraag geformuleerd en een viertal subvragen. Deze zijn in onderstaand tekstkader samengevat.

Kader 1. Centrale onderzoeksvraag en bijbehorende subvragen voor de procesevaluatie 2toDrive

De centrale onderzoeksvraag luidt:

Inventariseer hoe de processen rondom 2toDrive zijn georganiseerd en identificeer oplossingsrichtingen om de processen effectiever in te richten.

Om de centrale onderzoeksvraag te beantwoorden, zijn de volgende subvragen geformuleerd:

- Hoe is het proces van 2toDrive georganiseerd bezien vanuit het perspectief van de beginnende bestuurder?
- Wie zijn de belangrijkste stakeholders in het proces van 2toDrive en wat zijn hun taken?
- Wat zijn de sterke punten in het proces van 2toDrive?
- Op welke aspecten zijn verbeteringen mogelijk om het proces van 2toDrive effectiever in te richten?

[2] 2toDrive is een initiatief van het ministerie van IenM en wordt uitgevoerd in samenwerking met TeamAlert, de Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Aanpak procesevaluatie

Uitgangspunt voor de procesevaluatie zijn de stappen die een kandidaat moet doorlopen om voor zijn 18e jaar het rijbewijs te verkrijgen. Op basis van dit uitgangspunt is de procesevaluatie uitgevoerd in vier fasen, waarbij verschillende onderzoeksmethoden zijn gebruikt:

- Bronnenonderzoek. In de eerste fase van het onderzoek is een overzicht gemaakt van de betrokken stakeholders bij 2toDrive, hun taken en verantwoordelijkheden. Ook zijn feiten en cijfers van 2toDrive verzameld, zoals de behandeltijd en afhandeling van rijbewijzen en begeleiderspassen, aantallen en soorten vragen over 2toDrive en het aantal en type overtredingen begaan door 2toDrivers. In deze fase heeft tevens een gesprek met de SWOV plaatsgevonden met als doel kennis- en informatie-uitwisseling, alsmede het verifiëren van de resultaten van het bronnenonderzoek. Dit in relatie tot het evaluatieonderzoek door de SWOV gericht op de verkeersveiligheid.
- Data-analyse. Op basis van gegevens van het CBR over examens en overtredingen van de voorwaarden betreffende het experiment, van de RDW over begeleiderspassen en rijbewijzen, van Team-Alert over communicatie, van het Verbond van Verzekeraars over de verzekeringssituatie van 2toDrivers en van gemeenten over aantal 2toDrivers en bromfietsers, alsmede op basis van de online vragenlijststudie van de SWOV onder 2toDrivers, is in de tweede fase een data-analyse uitgevoerd.
- Interviews met stakeholders. In de derde fase van het onderzoek zijn 10 interviews gehouden met deskundigen op het gebied van 2toDrive. Het gaat hierbij om drie gemeenten, de brancheorganisaties BOVAG, VRB en FAM, de uitvoeringsorganisaties CBR en RDW, het ministerie van IenM en Team-Alert. Tijdens deze interviews is nader ingegaan op hoe het proces rondom 2toDrive is georganiseerd, wat de sterke punten en de verbeterpunten zijn en wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn om het proces nog effectiever in te richten. Een overzicht van geïnterviewde deskundigen is opgenomen in bijlage I.
- Consolidatie en rapportage. In de vierde fase zijn de resultaten van het bronnenonderzoek, de data-analyse en de interviews met de diverse stakeholders geanalyseerd. Op basis hiervan zijn door SIRA Consulting de onderzoeksvragen beantwoord en is de eindrapportage opgesteld. Een uitgebreidere beschrijving van de onderzoeksopzet en de werkwijze is opgenomen in bijlage II van deze rapportage.

Leeswijzer

Op basis van de hierboven beschreven onderzoeksmethoden is een inventarisatie uitgevoerd naar het proces rondom 2toDrive. Tevens zijn oplossingsrichtingen geïdentificeerd om het proces nog effectiever in te richten. De resultaten van de procesevaluatie zijn samengevat in voorliggende rapportage, die als volgt is opgebouwd:

In hoofdstuk 2 is het proces rondom 2toDrive weergegeven bezien vanuit het perspectief van de 2toDriver. Vervolgens is een nadere beschrijving gegeven van de stappen die de kandidaat moet zetten, om voor zijn 18e jaar het rijbewijs te behalen.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de communicatie- en informatievoorziening aangaande 2toDrive en wordt aandacht besteed aan de aspecten handhaving van 2toDrive en verzekering van 2toDrivers.

In hoofdstuk 4 zijn aandachtspunten opgenomen die kunnen bijdragen om het proces van 2toDrive nog effectiever te organiseren.

Afsluitend zijn in hoofdstuk 5 de belangrijkste conclusies van het onderzoek opgenomen.

2 Procesinventarisatie 2toDrive

2.1 Het begeleid rijden experiment 2toDrive

2toDrive is een experiment waarbij jongeren vanaf 17 jaar hun rijbewijs kunnen halen om daarna tot hun 18e verjaardag onder begeleiding van een coach rijervaring op te doen voordat ze zelfstandig de weg op gaan. Door vanaf een jongere leeftijd onder begeleiding van een coach rijervaring op te doen, hoopt het ministerie van IenM dat het aantal ongevallen onder jonge bestuurders in Nederland afneemt. Ervaringen in het buitenland tonen aan dat begeleid rijden het ongevalsrisico van beginnende bestuurders kan verlagen. Onder andere in Zweden en in Duitsland zijn positieve effecten gemeten door begeleid rijden. In Zweden nam het ongevalsrisico van de begeleid-rijden-groep af met ongeveer 40% en in Duitsland daalde het aantal ongevallen onder jongeren met 17% en het aantal overtredingen met 15%[3].

Sinds de start van 2toDrive met ingang van 1 november 2011 hebben in totaal 61.453 17-jarigen hun praktijkexamen gehaald voor het rijbewijs B[4] en hebben 57.752 beginnende bestuurders een begeleiderspas ontvangen[5]. Het totaalaantal afgegeven rijbewijzen aan 17-jarigen bedraagt 53.810[6].

Kader 2. Definitie 2toDriver[7]

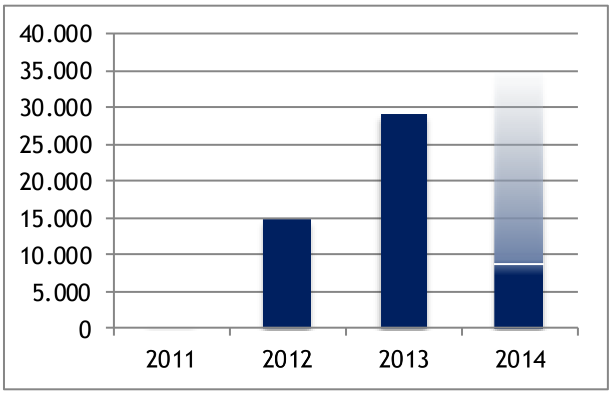
> Een beginnend bestuurder geldt als '2toDriver' als hij voor zijn 18e jaar in het bezit is van het rijbewijs B.
> De mogelijkheid tot het aanvragen van het rijbewijs B als 17-jarige is er vanaf het moment dat de 17-jarige geslaagd is voor het praktijkexamen (rijbewijs B) en succesvol een begeleiderspas heeft aangevraagd.

De belangrijkste cijfers omtrent deelname aan 2toDrive zijn in de onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 1. Gegevens over het aantal 2toDrivers sinds de start van het experiment op 1 november 2011

Kerngegevens		
Totaalaantal 2toDrivers in Nederland	53.810	
Gemiddelde leeftijd van de beginnende bestuurder bij de start als 2toDriver	17 jaar en 7 maanden	
Aantal afgegeven rijbewijzen B aan 17-jarigen	Jaar	Aantal
	2011	17
	2012	14.739
	2013	29.061
	2014[8]	9.993

Aantal 2toDrivers gestart per jaar sinds 1 november 2011



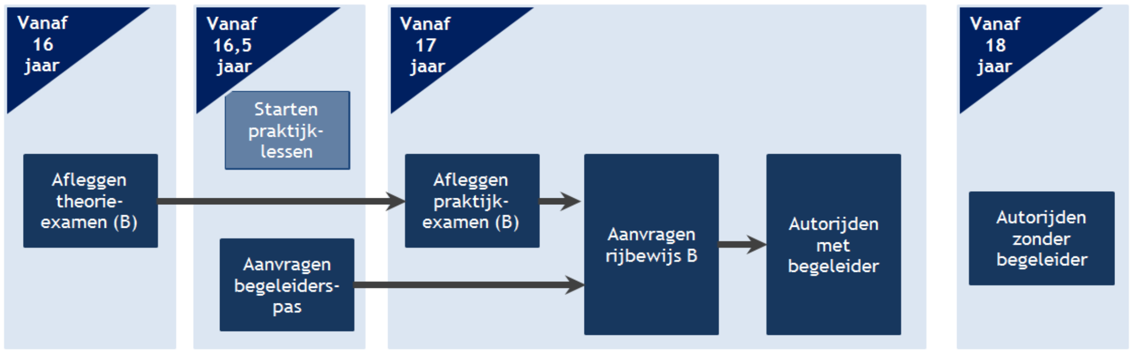
---

[3] Bron: SWOV, 'Beleid rijden in de praktijk', 2014.
[4] Bron: CBR. Gegeven met als peildatum 1 april 2014.
[5] Bron: RDW. Gegeven met als peildatum 1 april 2014.
[6] Bron: RDW. Gegeven met als peildatum 16 april 2014 (hierbij is een latere peildatum gekozen in verband met de verwerkingstijd van de aanvraag van het rijbewijs).
[7] TeamAlert en het CBR hanteren als definitie voor een 2toDriver 'een 17-jarige die geslaagd is voor het praktijkexamen (B)'. Om met de definitie van een 2toDriver zo dicht mogelijk aan te sluiten bij de doelstelling van het experiment (met betrekking tot rijervaring opdoen onder begeleiding van een coach) is er in dit onderzoek door SIRA Consulting in overleg met het ministerie van IenM voor gekozen bovenstaande definitie te hanteren.
[8] Bron: RDW, bij de gegevens over 2014 gaat het om het aantal in het eerste kwartaal (peildatum 1 april 2014).

Om als 17-jarige het rijbewijs (B) te verkrijgen en onder begeleiding te mogen rijden – en dus rijervaring op te doen - moet een aantal stappen worden doorlopen. De belangrijkste stappen betreffen:

1. het afleggen van het theorie-examen rijbewijs B (paragraaf 2.2)
2. het aanvragen van de begeleiderspas (paragraaf 2.3)[9]
3. het afleggen van het praktijkexamen rijbewijs B (paragraaf 2.4)
4. het aanvragen en ophalen van het rijbewijs B bij de gemeente (paragraaf 2.5).

In onderstaande figuur zijn deze stappen schematisch weergegeven en gekoppeld aan de minimum leeftijd voor de 2toDriver waarop de desbetreffende stap gezet kan worden. In de hier op volgende paragrafen zijn de afzonderlijke stappen nader beschreven. Een uitgebreide versie van het stroomschema is opgenomen in bijlage III. Een uitwerking van de rol en de taken van de betrokken organisaties is opgenomen in bijlage IV.



Figuur 2. Stroomschema 2toDrive met de belangrijkste processtappen naar leeftijd van de beginnende bestuurder

Veranderingen door 2toDrive

Het stroomschema van 2toDrive is een weergave van de nieuwe situatie voor de beginnende bestuurder. Er kan in vergelijking met de oude situatie (voor 1 november 2011) vanaf een lagere leeftijd met de processtappen voor het behalen van het rijbewijs worden gestart. In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste veranderingen weergegeven.

Tabel 2. Wijzigingen door 2toDrive in processtappen voor een beginnend bestuurder (rijbewijs B)

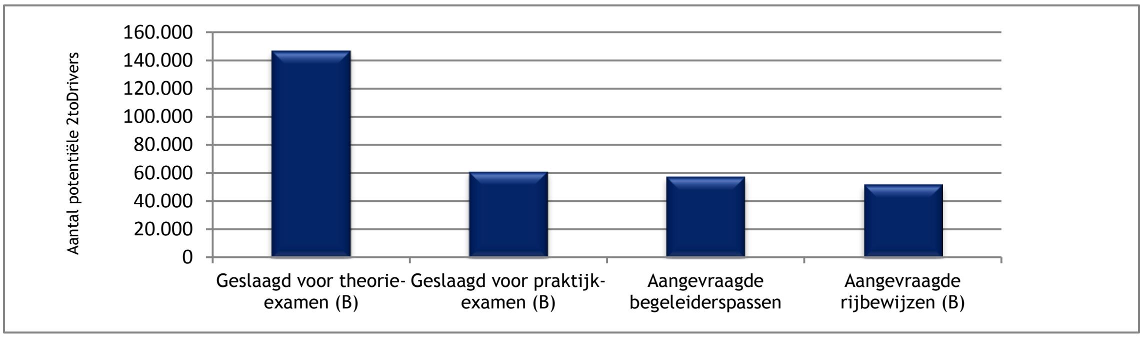
Processtap	Situatie vóór 1 nov. 2011	Situatie sinds 1 nov. 2011
Afleggen theorie-examen (rijbewijs B)	Vanaf 18 jaar	Vanaf 16 jaar
	Certificaat is 1 jaar geldig	Certificaat 1,5 jaar geldig
Volgen praktijklessen	Vanaf 18 jaar	Vanaf 16,5 jaar
Afleggen tussentijdse toets (TTT)	Vanaf 18 jaar	Vanaf 16,5 jaar
Afleggen praktijkexamen (rijbewijs B) en aanvragen rijbewijs bij de gemeente	Vanaf 18 jaar	Vanaf 17 jaar[10] [11]
Met rijbewijs B als bestuurder op pad	Vanaf 18 jaar	Vanaf 17 jaar uitsluitend *met begeleider*

[9] In deze rapportage worden de termen 'begeleider' en 'coach' afwisselend gebruikt, waarbij telkens dezelfde persoon wordt aangeduid. In het Tijdelijk besluit begeleid rijden wordt gesproken van een 'begeleider'. In de praktijk wordt door organisaties gesproken van 'coach'. In beide omschrijvingen gaat het om dezelfde persoon, namelijk de persoon die de naast de 2toDriver in de auto plaats neemt en optreedt als begeleider voor de bestuurder. De persoon wordt bij aanmelding als potentiële begeleider gecontroleerd op de vereisten die zijn gesteld om te mogen optreden als begeleider (zoals benoemd in artikel 173w van het Reglement rijbewijzen).

[10] Voor de jongeren die vóór 1 november 2011 17 jaar waren geworden, gold een afwijkende situatie. Zij konden pas vanaf 18 jaar het praktijkexamen afleggen. Dit in verband met de capaciteit bij het CBR.

[11] Voor het aanvragen van het rijbewijs (B) bij de gemeente dient de kandidaat geslaagd te zijn voor het praktijkexamen (Verklaring van rijvaardigheid geregistreerd in het Centraal Rijbewijzenregister (CRB)) en dient de begeleiderspas reeds aangevraagd te zijn).

Als de deelname aan de voorbereidende processtappen voor 2toDrive worden geanalyseerd, valt op dat een groot deel van de potentiële 2toDrivers enkel de eerste processtap voor zijn 18^{e} zet, namelijk die van het behalen van het theorie-examen. Minder dan de helft (41,8%) van deze jongeren slaagt vóór het 18^{e} jaar ook voor het praktijkexamen B. Van deze laatste groep wordt het grootste deel 2toDriver (87,6%). In totaal behaalt 36,6% van de jongeren die het theorie-examen afleggen voor hun 18^{e}, ook het rijbewijs B voor het 18^{e} jaar.

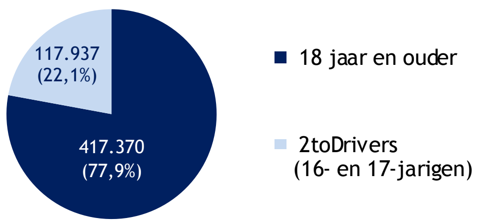
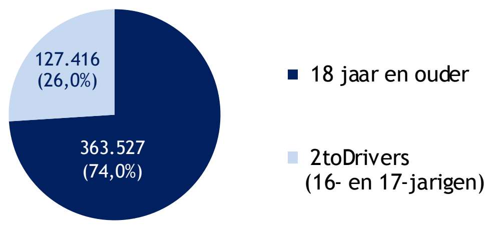
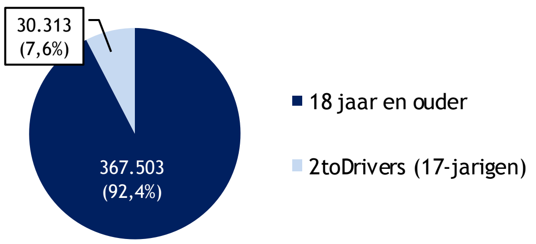
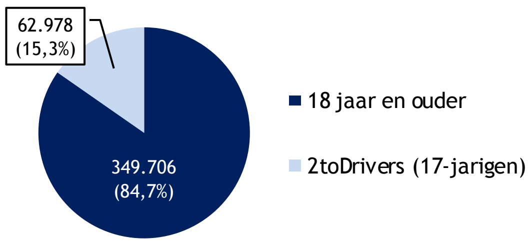


Figuur 3. Totaalaantal (potentiële) 2toDrivers dat deelstap heeft afgerond tussen 1 november 2011 t/m 1 april 2014

Aandeel 2toDrivers

Om de omvang van de groep 2toDrivers in perspectief te plaatsen, is in onderstaande tabel het aandeel 2toDrivers weergegeven van het totaalaantal examendeelnemers. Hieruit kan worden afgeleid dat het aandeel 2toDrivers is gestegen van 22,1% in 2012 naar 26,0% in 2013 bij het theorie-examen en van 7,6% in 2012 naar 15,3% in 2013 bij het praktijkexamen.

Tabel 3. Aandeel 2toDrivers bij het totaalaantal afgelegde theorie-examens en praktijkexamens

<table>
<tr><th colspan="2">Verdeling 2toDrivers en deelnemers van 18 jaar en ouder bij het aantal afgelegde theorie-examens</th></tr>
<tr><td>2012</td><td>2013</td></tr>
<tr><td>
</td><td>
</td></tr>
<tr><th colspan="2">Verdeling 2toDrivers en deelnemers van 18 jaar en ouder bij het aantal afgelegde praktijkexamens</th></tr>
<tr><td>2012</td><td>2013</td></tr>
<tr><td>
</td><td>
</td></tr>
</table>

2.2 Afleggen theorie-examen rijbewijs B

Een beginnende bestuurder mag vanaf 16 jaar theorie-examen afleggen bij het CBR. Bij een positieve uitslag van het examen behaalt de kandidaat zijn theorie-certificaat. Dit theorie-certificaat is 1,5 jaar geldig.

Kader 3. Wijziging leeftijd voor het afleggen van het theorie-examen B

> *Omdat de leeftijd waarop het theorie-examen kan worden afgelegd is verlaagd naar 16 jaar en de 2toDriver pas vanaf 17 jaar praktijkexamen kan afleggen, is de geldigheidsduur van het theorie-examen verlengd van 1 naar 1,5 jaar (zie ook: Nota van Toelichting bij het Tijdelijk besluit begeleid rijden. Stb. 2011, nr. 454).*

Deelnemers aan 2toDrive leggen dezelfde examens af als kandidaten van 18 jaar en ouder. Ook de examenvoorwaarden en het proces voor het afleggen van het examen zijn gelijk. Het behalen van het theorie-examen is een voorwaarde om deel te kunnen nemen aan het praktijkexamen.

Tabel 4. Acties, voorwaarden en betrokken organisaties bij het afleggen van theorie-examen rijbewijs B

Actie 2toDriver	▪ Aanmelden bij het CBR voor het afleggen van het theorie-examen (B) op een specifieke examendatum. Deze aanmelding geschiedt via www.cbr.nl. ▪ Afleggen van theorie-examen (B) op CBR-examenlocatie.
Voorwaarden	▪ Aanvragende 2toDriver moet minimaal 16 jaar zijn op de datum van het afleggen van het theorie-examen (B). ▪ Aanvragende 2toDriver moet in het bezit zijn van geldig legitimatiebewijs.
Betrokken organisatie(s)	Het CBR is verantwoordelijk voor het afnemen van het theorie-examen en heeft in dit kader de volgende taken: ▪ Registreren en verwerken van de examen-aanmelding gedaan door 2toDriver. ▪ Afnemen van het theorie-examen op een CBR-examenlocatie. ▪ Verwerken van de uitslag van het theorie-examen gedaan door 2toDriver.

Wat is de trend?

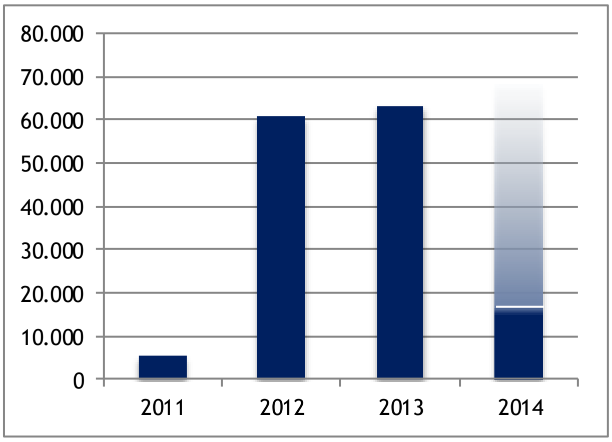
Snel na de invoering van 2toDrive in 2011 is het aantal 16- en 17-jarigen dat het theorie-examen (succesvol) aflegt per maand, gestabiliseerd (gemiddeld 5.072 per maand). Er was bij de theorie-examens maar zeer beperkt sprake van een ‘aanloopperiode’. Dit in tegenstelling tot de praktijkexamens en de aanvraag van begeleiderspassen.

Daarnaast valt op dat het slagingspercentage van 2toDrivers gemiddeld 6,7% hoger ligt dan bij deelnemers van 18 jaar of ouder. Wel is het slagingspercentage van 2toDrivers sinds de invoering van 2toDrive geleidelijk gedaald, van 55,2% in de eerste zes maanden van 2toDrive naar 49,5% in de eerste drie maanden van 2014.

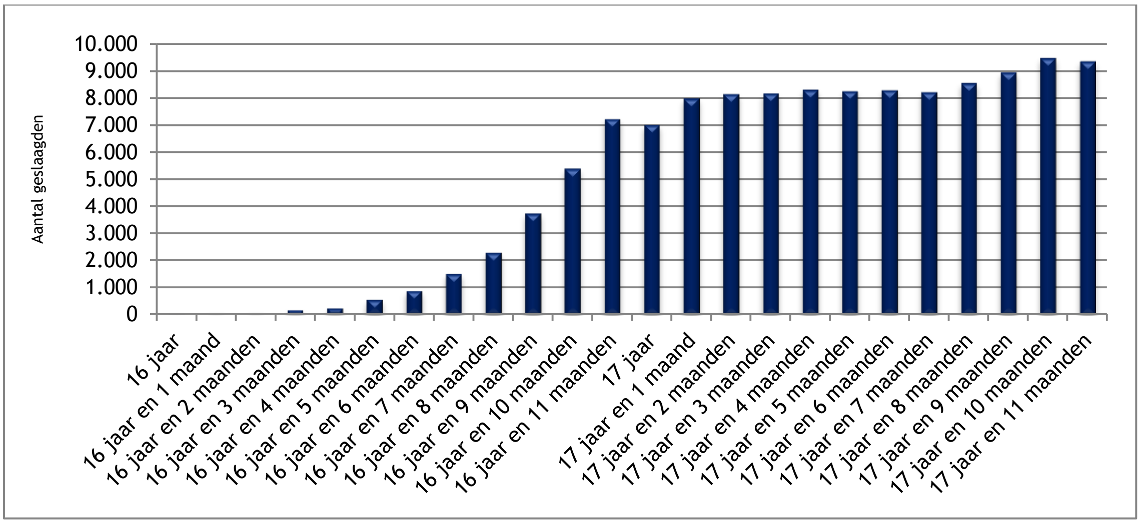
Tabel 5. Gegevens over het theorie-examen voor het rijbewijs B afgelegd door 17-jarigen

Kerngegevens theorie-examen (B)[12]		
Totaalaantal geslaagde 16- & 17-jarigen	147.079	
Slagingspercentage 16- & 17-jarigen voor theorie-examen	50,7%[13]	
Geldigheid theorie-certificaat	1,5 jaar	
Aantal geslaagde 16- en 17-jarigen voor het theorie-examen	Jaar	Aantal
	2011	5.495
	2012	60.969
	2013	63.444
	2014[14]	17.171
Kosten deelname examen[15]	€ 25,55	

Aantal (geslaagd) afgelegde theorie-examens door 17-jarigen



Sinds de start van 2toDrive bestaat de mogelijkheid om het theorie-examen vanaf 16 jaar af te leggen. Bij de analyse van de cijfers over het aantal geslaagden voor het theorie-examen valt op dat 82% wordt afgelegd door deelnemers in de leeftijd vanaf 17 jaar. Tevens wordt duidelijk dat de 16-jarigen veelal het examen afleggen vanaf de leeftijd dat er praktijklessen kunnen worden gevolgd (vanaf 16,5 jaar). Tijdens diverse interviews is door deskundigen aangegeven dat veel leerlingen zich pas aanmelden bij het CBR voor het theorie-examen nadat ze zijn gestart met de praktijklessen en een beeld hebben van de duur van de rijopleiding.



Figuur 4. Aantal succesvol afgelegde theorie-examens naar exacte leeftijd (periode 1 november 2011 – 1 april 2014)

[12] Bron: CBR.

[13] Bron: CBR. Hierbij gaat het om het gemiddeld slagingspercentage in de periode 1 november 2011 tot en met 1 april 2014.

[14] Bron: CBR, bij de gegevens over 2014 gaat het om het aantal in het eerste kwartaal van het jaar (peildatum 1 april 2014).

[15] Bron: Informatiebrochure van het CBR '*Tarieven 2014*'.

2.3 Aanvragen begeleiderspas

De begeleiderspas kan door de 2toDriver vanaf 16,5 jarige leeftijd worden aangevraagd bij de RDW. Op de pas staan de naam en geboortedatum van de beginnende bestuurder en de namen en geboortedata van de geselecteerde coaches. Alvorens de begeleiderspas kan worden aangevraagd, dienen coaches zich aan te melden als begeleider. Deze coaches begeleiden de beginnende bestuurder tijdens het autorijden tot het 18e jaar. De begeleiderspas moet zijn aangevraagd voordat het rijbewijs kan worden aangevraagd bij de gemeente. De kosten voor de aanvraag van de pas bedragen €35 en worden door de 2toDriver via iDeal betaald. De 2toDriver kan voor deelname aan begeleid rijden maximaal 5 coaches selecteren. Nadat de aanvraag van de begeleiderspas succesvol is afgerond en betaald, verwerkt de RDW de gegevens en wordt de begeleiderspas na productie toegestuurd naar het door de 2toDriver opgegeven (post)adres.

Tabel 6. Acties, voorwaarden en betrokken organisaties voor het aanvragen van de begeleiderspas

Actie 2toDriver	*Voordat de 2toDriver coaches kan selecteren, dienen de potentiële begeleiders zich bij de RDW aan te melden als coach.* ▪ Selecteren van coaches die optreden als begeleider tot 2toDriver 18 jaar is. ▪ Aanvragen van de begeleiderspas via DigiD en betalen van de pas via iDeal.
Voorwaarden	▪ Potentiële coaches hebben zich via DigiD aangemeld en zijn door de RDW en het CBR gecontroleerd en akkoord bevonden op de vereisten die zijn gesteld aan potentiële coaches om als begeleider te mogen optreden. ▪ De aanvragende 2toDriver moet tussen de 16,5 jaar en 18 jaar zijn. ▪ De aanvragende 2toDriver moet woonachtig zijn in Nederland.
Betrokken Organisatie(s)	Het CBR en de RDW voeren gezamenlijk een aantal taken uit rondom de begeleiderspas: ▪ Het CBR controleert middels het CRB-systeem de potentiële begeleiders op de vereisten die gesteld worden aan een volwassene om als coach te mogen optreden (art. 173w, onderdelen g, i, j en k, van het Reglement rijbewijzen), en meldt de uitkomst aan de RDW. ▪ De RDW voert een antecedententoets uit op de potentiële begeleiders en informeert de begeleiders over de uitkomst van de toets op geschiktheid als coach[16]. ▪ De RDW produceert en verzendt de begeleiderpas naar de 2toDriver.

Wat is de trend?

Sinds de invoering van 2toDrive in november 2011 stijgt het aantal afgegeven begeleiderspassen per periode geleidelijk. In totaal zijn er sinds de start van 2toDrive 57.752 begeleiderspassen uitgegeven en zijn er 148.203 begeleiders actief (geweest). Bij de analyse van de data valt op dat 2,7% van de potentiele begeleiders wordt geweigerd door de RDW, omdat de begeleider niet voldoet aan de gestelde eisen om als coach te mogen optreden (waaronder de minimum leeftijd van 27, en 5 jaar rijervaring). Het gaat daarbij in totaal om 4.108 geweigerde coaches.

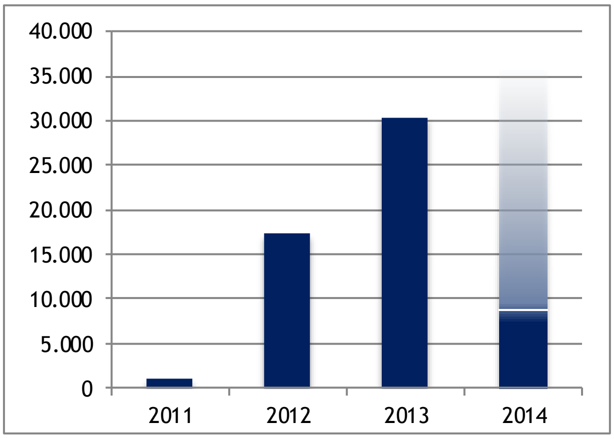
Daarnaast valt op dat 0,4% van de aangevraagde begeleiderspassen wordt geweigerd, omdat de aanvrager (nog) niet voldoet aan de eisen om als aankomend 2toDriver een pas aan te vragen. Hierbij gaat het om 244 aanvragen.

[16] In het kader van de antecedententoets van potentiële begeleiders, wordt zowel het rijbewijzenregister als de databases van het CBR geraadpleegd om te bezien of zij in de afgelopen vier jaar eventuele onherroepelijk ontzeggingen van de rijbevoegdheid of educatieve maatregelen opgelegd hebben gekregen (Bron: artikel 173 v, Reglement rijbewijzen).

Tabel 7. Gegevens over het aantal afgegeven begeleiderspassen voor 2toDrive sinds de start van het experiment

Kerngegevens begeleiderspas 2toDrive[17]		
Totaalaantal uitgegeven begeleiderspassen	57.752	
Geldigheid begeleiderspas	Max. 1,5 jaar[18]	
Totaalaantal begeleiders	148.203	
Aantal geweigerde begeleiders voor een begeleiderspas	4.108	
Aantal uitgegeven begeleiderspassen per jaar	**Jaar**	**Aantal**
	2011	1.054
	2012	17.359
	2013	30.430
	2014[19]	8.909
Kosten begeleiderspas	€35,=	

Aantal uitgegeven begeleiderspassen



2.4 Afleggen praktijkexamen rijbewijs B

Het praktijkexamen voor rijbewijs B kan door de 2toDriver worden afgelegd vanaf het moment dat hij 17 jaar is. Het praktijkexamen is gelijk aan het praktijkexamen dat wordt afgelegd door iemand van 18 jaar of ouder. De aankomende bestuurder kan in overleg met de rijschool er voor kiezen om in aanloop naar het praktijkexamen een tussentijdse toets (TTT) af te leggen[20].

Tabel 8. Acties, voorwaarden en betrokken organisaties voor het afleggen van het praktijkexamen B

Actie 2toDriver	▪ Invullen en indienen van de '*Eigen Verklaring*' (via DigiD) bij het CBR. ▪ Machtigen rijschoolhouder (via mijncbr.nl) om examendatum te reserveren. ▪ In overleg met rijschool vastleggen van datum voor het afleggen van het praktijkexamen. ▪ Afleggen van het praktijkexamen voor rijbewijs B.
Voorwaarden	▪ Deelnemende 2toDriver dient in bezit te zijn van een geldig theorie-certificaat. ▪ Deelnemende 2toDriver moet minimaal 17 jaar zijn (examendatum). ▪ Van de 2toDriver dient een verklaring van geschiktheid geregistreerd te zijn in het CRB op basis van een door de 2toDriver ingevulde Eigen Verklaring.
Betrokken organisatie(s)	Het CBR is verantwoordelijk voor de beoordeling van de Eigen Verklaring en voor het afnemen van het praktijkexamen. Het CBR heeft in dit kader de volgende taken: ▪ Het controleren van de Eigen Verklaring. Indien er geen medische belemmeringen zijn, wordt een verklaring van geschiktheid geregistreerd in het CRB. ▪ Verwerken van de aanvraag voor het afleggen van het praktijkexamen. ▪ Afnemen van het praktijkexamen voor rijbewijs B door een examinator. ▪ Verwerken van de uitkomst van het examen in het CRB.

[17] Bron: RDW.
[18] De geldigheid van de begeleiderspas komt te vervallen zodra de bestuurder de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt. Vanaf deze leeftijd geldt niet langer de verplichting om onder begeleiding te rijden.
[19] Bron: RDW. De gegevens over 2014 geven het aantal in het eerste kwartaal van 2014 weer (peildatum 1 april 2014).
[20] Een tussentijdse toets is een 'test-examen' dat verloopt als een echt examen. Hierdoor kan de deelnemer alvast wennen aan de examensituatie. Via de tussentijdse toets kan een kandidaat vrijstelling verkrijgen voor de 'bijzondere verrichtingen' tijdens het praktijkexamen. Voorbeelden van 'bijzondere verrichtingen zijn' fileparkeren en de hellingproef.

Wat is de trend?

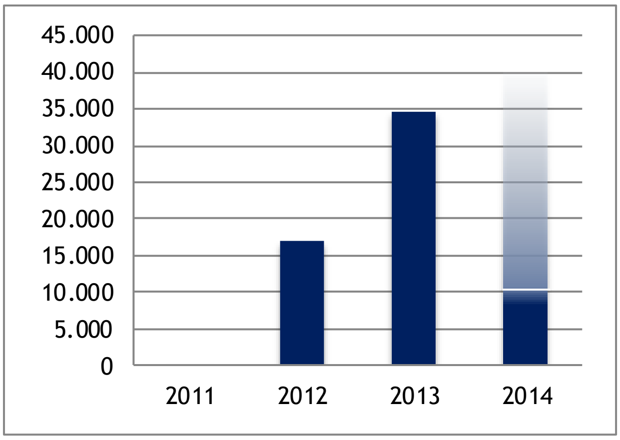
Sinds de invoering van 2toDrive met ingang van 1 november 2011 is er sprake van een groeiend aantal 17-jarige deelnemers aan het praktijkexamen B. Ondanks dat de groei in het aantal deelnemers geleidelijk lijkt af te nemen, is er tot en met het eerste kwartaal van 2014 een stijging zichtbaar. In 2012 werden gemiddeld 1.415 praktijkexamens per maand succesvol afgelegd door 17-jarigen, in 2013 was dit aantal gegroeid naar 2.888 per maand (+104% ten opzichte van 2012), en in het eerste kwartaal van 2014 betrof het 3.265 beginnende bestuurders per maand die succesvol het praktijkexamen B aflegden (+131% ten opzichte van 2012).

Naast een toenemend aantal praktijkexamens dat wordt afgelegd door 17-jarigen, valt op dat het gemiddeld slagingspercentage bij 2toDrivers hoger ligt dan bij deelnemers aan het praktijkexamen van 18 jaar en ouder. Het gemiddelde slagingspercentage van 2toDrivers bij het praktijkexamen B over 2012 en 2013 kwam uit op 55,4%. Gemiddeld ligt daarmee het slagingspercentage van 2toDrivers 6,7% hoger dan het gemiddeld slagingspercentage bij het praktijkexamen (over 2012 en 2013) van alle deelnemers aan het praktijkexamen B van 18 jaar of ouder (48,7%).

Tabel 9. Gegevens over het aantal succesvol afgelegde praktijkexamens (rijbewijs B) door 17-jarigen

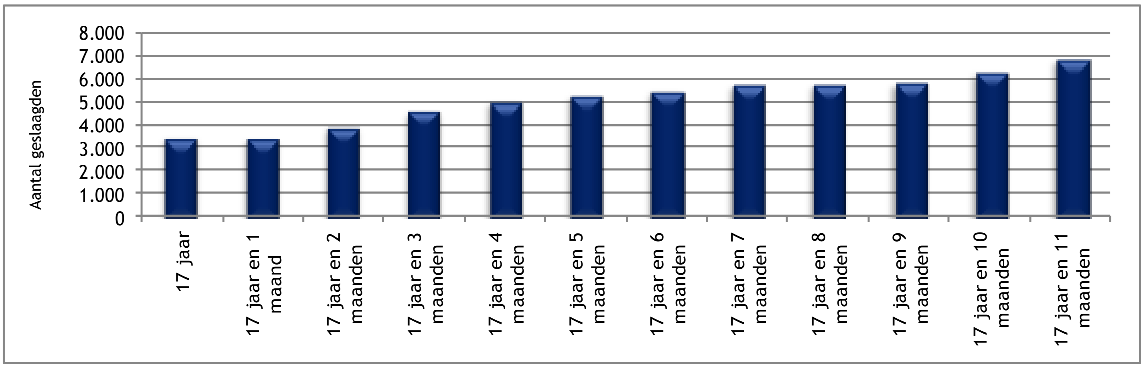
Kerngegeven praktijkexamen (B)[21]		
Totaalaantal geslaagde 17-jarigen	61.453	
Slagingspercentage 17-jarigen voor praktijkexamen	55%	
Geldigheidsduur praktijk-examen B (VvR)	3 jaar	
Aantal geslaagde 17-jarigen voor het praktijk-examen	Jaar	Aantal
	2011	17
	2012	16.990
	2013	34.650
	2014[22]	9.796
Kosten deelname examen[23]	€ 94,25	

Aantal (geslaagd) afgelegde praktijkexamens door 17-jarigen



Uit de analyse van de leeftijd waarop 2toDrivers het praktijkexamen B (succesvol) afleggen, blijkt dat ruim 58% van de 2toDrivers het examen aflegt nadat hij 17,5 jaar is. Consequentie hiervan is dat ruim de helft van de 2toDrivers minder dan een half jaar rijervaring opdoet onder begeleiding van een coach. In tabel hierna is de verdeling uitgewerkt naar de exacte leeftijd waarop het praktijkexamen wordt afgelegd.

21 Bron: CBR.
22 Bron: CBR, bij de gegevens over 2014 gaat het om het aantal in het eerste kwartaal van het jaar (peildatum 1 april 2014).
23 Bron: CBR - Informatiebrochure ‘Tarieven 2014’.



Figuur 5. Aantal succesvol afgelegde praktijkexamens naar leeftijd (periode 1 november 2011 t/m 1 april 2014).

2.5 Aanvragen rijbewijs B

De 'afsluitende' processtap door de 2toDriver is het aanvragen en ophalen van het rijbewijs bij de gemeente. Het rijbewijs (B) dat de 2toDriver aanvraagt via de gemeente is hetzelfde als het rijbewijs (B) dat door beginnende bestuurders van 18 jaar en ouder wordt aangevraagd. Het enige verschil bestaat uit de periode dat de bestuurder wordt aangemerkt als beginnende bestuurder. Als de 2toDriver het rijbewijs aanvraagt voor zijn 18e, is hij 7 jaar beginnende bestuurder (beginnersrijbewijs). In het geval de aanvrager 18 jaar of ouder is, wordt hij voor de periode van 5 jaar als beginnende bestuurder (beginnersrijbewijs) aangemerkt. Dit verschil in duur komt voort uit de bepaling dat 16- en 17-jarigen die het rijbewijs van de bromfietscategorie AM halen, voor 7 jaar worden aangemerkt als beginnende bestuurders. Daarop is voor het experiment 2toDrive aangesloten, dit vanwege de leeftijd van de deelnemers (17 jaar).

Tabel 10. Acties, voorwaarden en betrokken organisaties voor het aanvragen van het rijbewijs B

Actie 2toDriver	▪ Aanvragen rijbewijs B bij de gemeente. ▪ Ophalen rijbewijs B bij de gemeente.
Voorwaarden	▪ De aanvragende 2toDriver dient minimaal 17 jaar te zijn. ▪ Een besluit tot afgifte van de begeleiderspas staat geregistreerd in het RDW-bestand. ▪ De *verklaring van rijvaardigheid* (VvR) en de *verklaring van geschiktheid* (VvG) staan geregistreerd in het CRB. ▪ Voldoen aan de formele eisen met betrekking tot de aanvraag van rijbewijzen (o.a. woonachtig zijn in Nederland).
Betrokken organisatie(s)	De gemeente en de RDW voeren beide taken uit rondom het verstrekken van rijbewijs B: ▪ De gemeente neemt de rijbewijsaanvraag in ontvangst en verwerkt deze. Tevens voert de gemeente een controle uit op de voorwaarden waaraan de 2toDriver dient te voldoen. ▪ De gemeente besluit tot afgifte van het rijbewijs bij een succesvolle aanvraag. ▪ De RDW verwerkt de rijbewijsaanvraag die door de gemeente is gedaan en zorgt voor productie van het rijbewijs en verzending richting de gemeente voor afgifte. ▪ De gemeente geeft het rijbewijs af aan de 2toDriver.

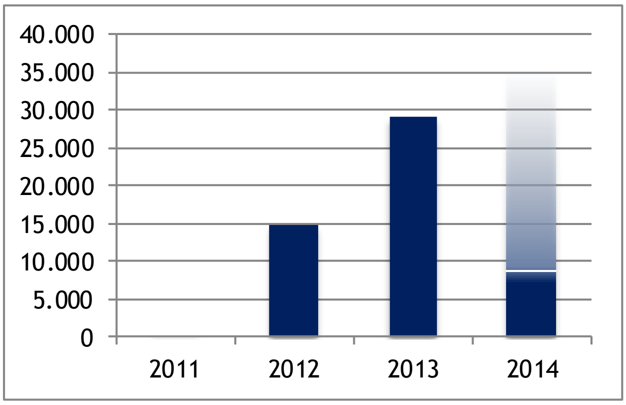
Wat is de trend?

Vanaf de invoering van 2toDrive groeit het aantal afgegeven rijbewijzen B aan 17-jarigen per periode. In 2012 werden er gemiddeld 1.228 rijbewijzen B uitgegeven aan 17-jarigen, in 2013 was dit aantal gegroeid naar 2.422 per maand (+97% ten opzichte van 2012), en in het eerste kwartaal van 2014 betrof het 2.855 2toDrivers die per maand het rijbewijs B in ontvangst namen (+132% ten opzichte van 2012).

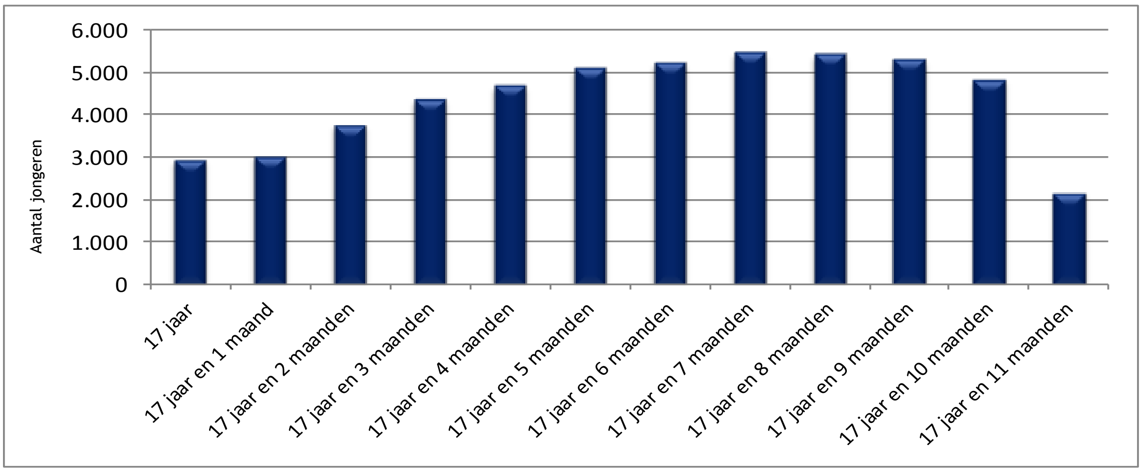
Tabel 11. Gegevens over rijbewijzen B van 17-jarigen

Kerngegevens rijbewijs B[24]		
Totaalaantal afgegeven rijbewijzen B aan 17-jarigen	53.810	
Behandeltijd aanvraag rijbewijs B bij gemeente	Ca. 5 werkdagen (na aanvraag)[25]	
Geldigheidsduur rijbewijs B	10 jaar	
Gemiddelde leeftijd van de startende 2toDriver	17 jaar en 7 maanden	
Aantal afgegeven rijbewijzen B aan 17-jarigen.	**Jaar**	**Aantal**
	2011	17
	2012	14.739
	2013	29.061
	2014[26]	9.993

Aantal afgegeven rijbewijzen B aan 17-jarigen per jaar



Uit de cijfers van de RDW blijkt tevens dat de leeftijd waarop de 2toDriver gemiddeld zijn rijbewijs aanvraagt 17 jaar en 7 maanden is. In onderstaande figuur is de uitsplitsing naar exacte leeftijd weergegeven.



Figuur 6. Leeftijd waarop het rijbewijs B wordt aangevraagd door 17-jarigen

---

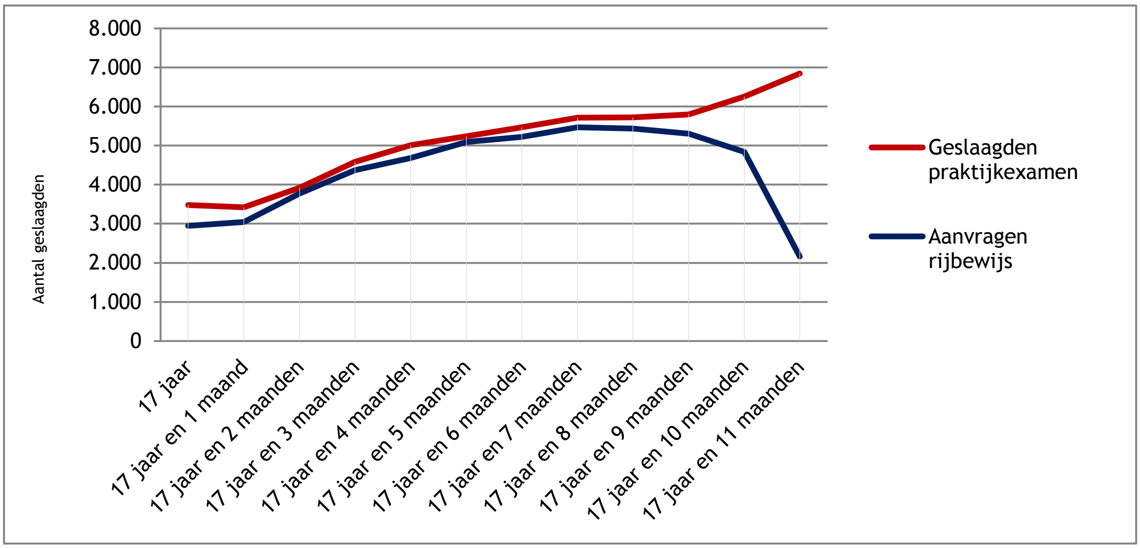
[24] Bron: RDW.

[25] De daadwerkelijke tijd tussen de aanvraag van het rijbewijs door de klant en de ontvangst van het rijbewijs kan langer zijn wanneer het aanvragen en/of ophalen van het rijbewijs op afspraak bij de gemeente mogelijk is. De wachttijden verschillen per gemeente.

[26] Bron: RDW, bij de gegevens over 2014 gaat het om het aantal afgegeven rijbewijzen met als peildatum 16 april 2014. Er is voor een afwijkende peildatum gekozen voor de meting van het aantal afgegeven rijbewijzen, dit als correctie vanwege de verwerkingstijd tussen het aanvragen van het rijbewijs en de daadwerkelijke ontvangst door de beginnende bestuurder.

Bij de cijfers over de uitgifte van rijbewijzen aan 17 jarigen valt tevens op dat in de laatste 2 maanden voordat (potentiële) 2toDrivers 18 jaar worden, er veel minder rijbewijzen worden aangevraagd en uitgegeven. In de interviews is aangegeven dat deze daling mogelijk verklaard kan worden doordat de beginnende bestuurders 1 of 2 maanden later ook zonder begeleider(s) en begeleiderspas op pad mogen als zelfstandig bestuurder. Ook de verschillende geldigheidsduur als beginnersrijbewijs speelt hierbij mogelijk een rol.

Daar waar het aantal geslaagden voor het praktijkexamen en het aantal aanvragers van het rijbewijs ongeveer gelijk oplopen tot de leeftijd van 17 jaar en 9 maanden, ontstaat een verschil wanneer de beginnende bestuurder slaagt voor het praktijkexamen wanneer hij 17 jaar en 10 maanden is, of 17 jaar en 11 maanden. Dit verschil is weergegeven in figuur 7.



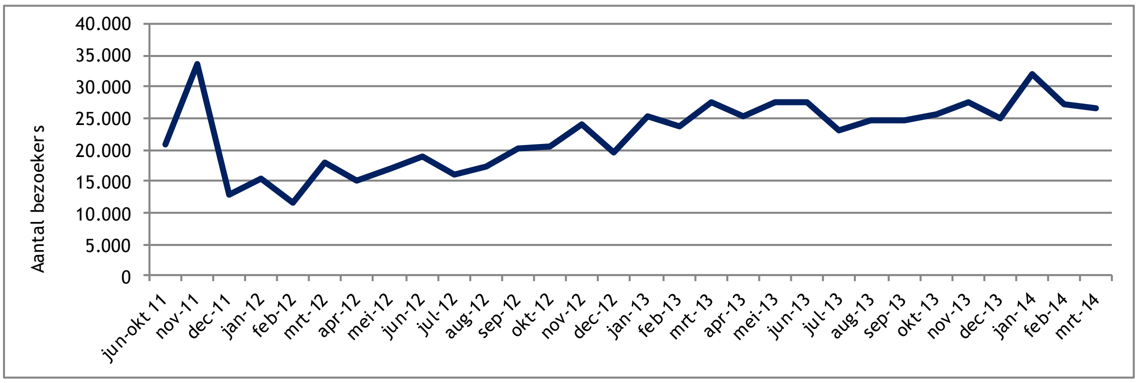
Figuur 7. Aantal 17-jarigen dat slaagt voor praktijkexamen (B) en het rijbewijs aanvraagt naar leeftijd

3 Communicatie, informatie en handhaving 2toDrive

In hoofdstuk 2 van deze rapportage zijn de afzonderlijke processtappen binnen 2toDrive toegelicht. Daarbij is 2toDrive vanuit het perspectief van de beginnende bestuurder in beeld gebracht en is het proces geanalyseerd. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op drie onderwerpen die het proces vanuit het perspectief van de 2toDriver overstijgen, maar die wel van belang zijn voor het totale proces van 2toDrive. Hierbij gaat het om de communicatie- en informatievoorziening (paragraaf 3.1), handhaving van 2toDrive (paragraaf 3.2) en de verzekeringssituatie van 2toDrivers (paragraaf 3.3). Voor de analyse van deze onderwerpen is gebruik gemaakt van de resultaten van de vragenlijststudie van de SWOV onder 2toDrivers, van de interviewgesprekken en van beschikbare data van de betrokken organisaties, waaronder TeamAlert voor de communicatie, het CBR en het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) voor de handhaving en van het Verbond van Verzekeraars voor wat betreft de verzekeringssituatie.

3.1 Communicatie- en informatievoorziening

De communicatie- en informatievoorziening over 2toDrive vindt plaats door alle betrokken partijen bij 2toDrive. Dit betekent dat het delen van informatie kan plaatsvinden door beginnende bestuurders zelf, door opgedane ervaringen over te dragen aan anderen, maar dat het ook plaats vindt door andere partners, zoals de brancheorganisaties, rijscholen, het ministerie van IenM, het CBR en de RDW. TeamAlert verzorgt vanaf begin 2011 het grootste deel van de directe (online) communicatie. Zij doet dit onder andere via de centrale website www.2todrive.nl. Op de website is de belangrijkste informatie beschikbaar voor zowel de beginnende bestuurder, als voor de begeleider. De website biedt de mogelijkheid om de informatie te bekijken als 'jongere' of als 'coach'. Daarnaast geldt de website ook als algemeen informatiekanaal over het experiment 2toDrive. Hierbij gaat het om informatie over wat het experiment inhoudt, hoe er kan worden deelgenomen, hoe een begeleiderspas kan worden aangevraagd en over het aantal deelnemers dat al heeft deelgenomen aan 2toDrive. De website www.2todrive.nl geldt ook als centraal informatiepunt voor het experiment voor andere overheden en brancheorganisaties. Veel gemeenten verwijzen op de eigen website (en de deelpagina over het aanvragen van een rijbewijs) naar www.2todrive.nl en ook organisaties als het CBR en de RDW verwijzen duidelijk naar de website. In figuur 8 is het aantal bezoekers per maand weergegeven van de website www.2todrive.nl. Uit de figuur valt af te lezen dat bij de lancering van de website in november 2011 het aantal bezoekers een eenmalige piek kende van bijna 35.000 bezoekers in die maand. In het daaropvolgende eerste half jaar van 2012 bedroeg het aantal bezoekers circa 16.000 per maand. In de tweede helft van 2013 was het aantal bezoekers gemiddeld 25.000 per maand.



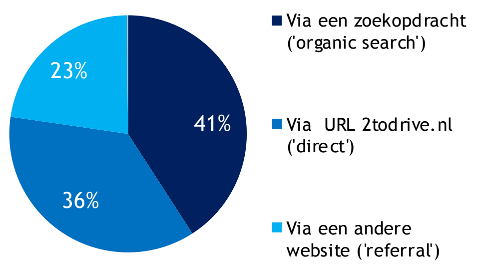
Figuur 8. Aantal bezoekers van de website www.2todrive.nl sinds de lancering van de website in juni 2011[27]

De forse toename van het aantal bezoekers in het najaar van 2011 wordt verklaard door vier afzonderlijke momenten, die georganiseerd zijn rondom de start van 2toDrive:

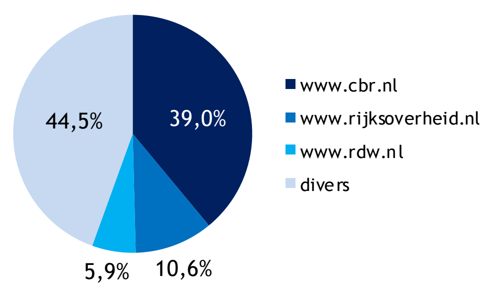
- 20 september 2011: Persbericht en start campagne-filmpje over 2toDrive met ‘zanger Rinus’
- 13 oktober 2011: Persbericht over de start van 2toDrive per 1 november 2011
- 1 november 2011: Dag van de lancering van 2toDrive, inclusief brede aandacht van de pers
- 29 november 2011: 1e geslaagde 2toDriver, inclusief brede aandacht van de pers.

Uit de gegevens van TeamAlert blijkt dat het grootste deel van de bezoekers de website bereikt via een zoekopdracht (o.a. via Google) (41%). Ruim één derde van de bezoekers gaat direct naar de website via het invoeren van de URL ‘www.2todrive.nl’ en bijna een kwart bereikt www.2todrive.nl via een doorverwijzing op een andere website. Van de bezoekers die via een doorverwijzing op www.2todrive.nl terecht komen, is 39% afkomstig van de website van het CBR. De overige bezoekers zijn afkomstig via andere websites van onder meer rijschoolhouders, brancheorganisaties, de RDW en gemeenten.

Bereik van de website www.2todrive.nl



Doorverwijzingen naar www.2todrive.nl



Figuur 9. Gegevens over het bereik van de website www.2todrive.nl[28]

---

[27] Het totaal bezoekersaantal van de website www.2todrive.nl in de periode juni 2011-oktober 2011 (voor de officiële start van 2toDrive) bedroeg 104.626, waarmee het gemiddeld aantal bezoekers per maand uitkwam op 17.438.

[28] Bron: TeamAlert. De gegevens zijn gebaseerd op de bezoekersgegevens van de website in de periode juli 2013 – mei 2014 (bereik van de website) en de periode juni 2011-april 2014 (doorverwijzing via een andere website). De ontwikkeling van de website en de verschillende mogelijkheden van analyse zijn de reden voor de verschillende tijdframes van deze gegevens.

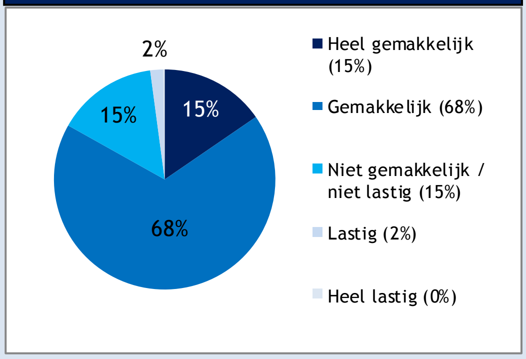
Naast de informatie die beschikbaar is via TeamAlert en de website www.2todrive.nl is ook op basis van de ‘gebruikerservaring’ een analyse gemaakt van het onderdeel ‘informatievoorziening’. Daarbij is gebruik gemaakt van het SWOV-onderzoek onder deelnemers aan 2toDrive.

In het enquêteonderzoek zijn 2toDrivers uitvoerig bevraagd over hun ervaringen met het experiment. Daarbij werd in vier vragen aandacht besteed aan de informatievoorziening over 2toDrive. Van de 2001-2toDrivers die hebben deelgenomen aan de enquête gaf een grote meerderheid aan dat de informatie over 2toDrive (heel) gemakkelijk te vinden was (83%) en eveneens een grote meerderheid dat deze informatie (heel) goed te begrijpen was (93%). In onderstaand kader is een nadere uitwerking van de vragen en de gegeven antwoorden opgenomen.

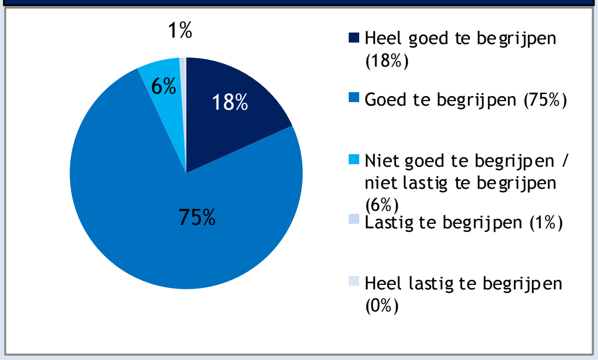
Kader 4. Uitkomsten van de vragen in de SWOV-enquête onder 2toDrivers over het thema informatievoorziening

In de SWOV-enquête zijn vier vragen gesteld die betrekking hebben op het thema informatievoorziening. De vragen zijn door 2001 2toDrivers beantwoord. In de onderstaande cirkeldiagrammen zijn de antwoorden weergegeven.

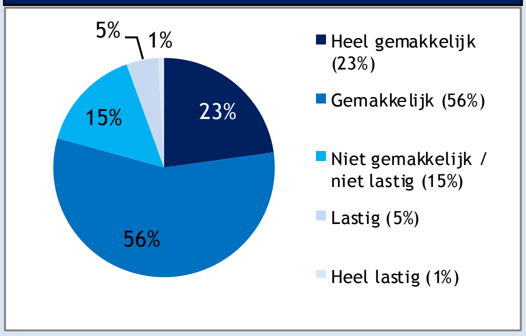
Is informatie over 2toDrive makkelijk te vinden?



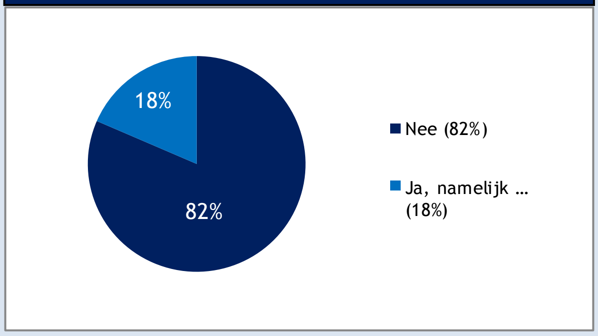
Is informatie over 2toDrive goed te begrijpen?



Is het gemakkelijk om een begeleiderspas aan te vragen?



Vind je dat er iets verbeterd moet worden in de informatievoorziening over 2toDrive / het aanvragen van de begeleiderspas?



Bij de vierde vraag gaven in totaal 367 2toDrivers aan waar volgens hen nog verbetering in de informatievoorziening over 2toDrive of het aanvragen van de begeleiderspas mogelijk is. De belangrijkste opmerking daarbij (genoemd door de meerderheid van deze 367 2toDrivers) had betrekking op het feit dat de begeleiderspas dient te zijn aangevraagd voordat het rijbewijs (B) kan worden aangevraagd bij de gemeente. Niet voor alle 2toDrivers was deze procedure duidelijk. Om deze reden gaven 2toDrivers aan dat de informatievoorziening hierover versterkt kan worden. In bijlage VII is een nadere uitwerking van de gegeven antwoorden opgenomen.

3.2 Handhaving 2toDrive

2toDrive is als experiment gestart om de verkeersveiligheid te bevorderen, in het bijzonder onder jonge, beginnende bestuurders. Belangrijke indicatoren daarbij zijn het aantal verkeersovertredingen en ongevallen waarbij 2toDrivers zijn betrokken.

Voor de procesevaluatie van 2toDrive is het van belang dat in het kader van handhaving er bij de start van het experiment twee feitcodes zijn toegevoegd aan het Feitenboekje[29]. Het betreft de onderstaande twee feitcodes.

Tabel 12. Nieuwe feitcodes in het Feitenboekje in verband met 2toDrive

Feitcode	Omschrijving volgens het Feitenboekje 2014	Maatregel volgens de Wahv
K065C	Als 17-jarige bestuurder en deelnemer aan het experiment begeleid rijden een motorrijtuig besturen zonder een in de begeleiderspas vermelde begeleider.	Bekeuring van €140
K065D	Als 17-jarige bestuurder en deelnemer aan het experiment begeleid rijden een motorrijtuig besturen met een in de begeleiderspas vermelde begeleider, waarvan de bestuurder weet dat die begeleider zich zodanig onder invloed van een rijvaardigheid verminderende stof bevindt, dat de begeleider niet meer tot behoorlijk begeleiden in staat is.	Bekeuring van €140

Met bovenstaande feitcodes zijn twee overtredingen benoemd die expliciet samenhangen met 2toDrive. Allereerst het feit dat de 2toDriver verplicht met een begeleider op pad dient te zijn (en dus niet zonder begeleider een auto mag besturen). Als tweede heeft handhaving in het kader van 2toDrive betrekking op het feit dat de begeleider nuchter dient te zijn als deze in de auto de rol van coach heeft. Voor overige overtredingen door beginnende bestuurders geldt dat dezelfde feitcodes en sancties van toepassing zijn voor 2toDrivers als voor bestuurders van 18 jaar of ouder.

2toDrivers mogen onder begeleiding op pad binnen Nederland. Een auto besturen als 2toDriver in het buitenland is daarmee verboden. Deze beperking vloeit voort uit artikel 4, lid 6, van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs. De richtlijn stelt in dit artikel de minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie B vast op 18 jaar, maar biedt de lidstaten wel de mogelijkheid om de minimumleeftijd voor deze rijbewijscategorie naar beneden aan te passen tot 17 jaar. In dat geval is het dan afgegeven rijbewijs alleen geldig op het grondgebied van de afgevende lidstaat. Andere lidstaten kunnen wel het genoemde rijbewijs erkennen.[30]

Overtredingen door 2toDrivers

Op basis van gegevens van het CJIB en van het CBR is het mogelijk een beeld te schetsen van de overtredingen door 2toDrivers, waarvoor zij als bestuurder zijn staande gehouden.[31] Belangrijk hierbij is dat bij de sanctionering van overtredingen door (beginnende) bestuurders de aanpak prevaleert voor het zwaarste feit. In veel gevallen betekent dit dat de aanpak en sanctionering van de bestuurder niet volgt voor de Wahv-gedraging (Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften), maar voor de zwaardere overtreding (bijvoorbeeld rijden onder invloed).

---

[29] Het feitenboekje vormt een lijst van (verkeer gerelateerde) feiten betreffende misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen. Bij Muldergedragingen gaat het om lichte verkeersovertredingen die niet onder het strafrecht vallen. Deze overtredingen worden afgehandeld op basis van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv).

[30] Deze bepaling is uitgewerkt in artikel 173n van het Regelement rijbewijzen.

[31] Overtredingen welke worden geconstateerd via bijvoorbeeld een flitscontrole kunnen niet herleid worden tot 2toDrivers. Dit omdat de 17-jarige bestuurders geen auto te naam kunnen stellen. Overtredingen die 2toDrivers begaan waarbij een flitscontrole aan de orde is, zullen op de naam van de eigenaar van de auto terecht komen.

In de periode 1 november 2011 tot en met 1 april 2014 zijn er in totaal 57 2toDrivers geconfronteerd met ongeldigverklaring van het rijbewijs door het CBR. In tabel 13 zijn de staandehoudingen uitgesplitst naar type overtreding en opgelegde sanctie.

Tabel 13. Overtredingen door 2toDrivers met bijbehorende sanctie en frequentie[32]

Overtreding door 2toDriver	Maatregel[33]	Frequentie
Rijden zonder begeleider	Ongeldig verklaring rijbewijs	36
Rijden zonder begeleider en het veroorzaken van een (eenzijdig) ongeval[34]	Ongeldig verklaring rijbewijs	8
Rijden zonder begeleider en onder invloed van alcohol	Ongeldig verklaren rijbewijs + (Lichte) Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer of onderzoek geschiktheid	4
Rijden zonder begeleider en vertonen van ongewenst rijgedrag	Ongeldig verklaren rijbewijs + Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer	3
Rijden zonder begeleider en (nog) niet in bezit van een geldig rijbewijs (niet afgehaald bij gemeente)	Ongeldig verklaren rijbewijs	3
Rijden zonder begeleider en onder invloed van drogerende middelen	Ongeldig verklaren rijbewijs + onderzoek geschiktheid	1
Rijden op een categorie A voertuig (rijden zonder geldig rijbewijs)	Ongeldig verklaring rijbewijs	1
Rijden zonder begeleider en betrokken bij ernstig ongeval met slachtoffers	Ongeldig verklaring rijbewijs	1
Totaalaantal overtredingen		**57**

Handhaving 2toDrive

Ten aanzien van handhaving is in de nota van toelichting bij het Tijdelijk Besluit begeleid rijden (Stb. 2011, nr. 454, blz. 20) opgenomen dat aanpassing van de begeleidersrol in de Wegenverkeerswet 1994 noodzakelijk zou zijn om strafrechtelijke vervolging mogelijk te maken in het geval een begeleider in de fout gaat (bijvoorbeeld gedronken of onder invloed van psychoactieve stoffen als begeleider). Diverse organisaties hebben tijdens de interviews aangegeven dat aanpassing van deze regelgeving wat hen betreft noodzakelijk is, evenals het opnemen van de begeleider als juridische entiteit in de Wegenverkeerswet, zodat het voor de politie mogelijk wordt om de coach (in de rol van begeleider) aan een bloedonderzoek of ademanalyse te onderwerpen en eventueel te vervolgen in geval van overtreding.

Kader 5. Passage uit de nota van toelichting bij het 'Tijdelijk besluit begeleid rijden'

> De begeleider is geen figuur binnen de WVW 1994. De begeleider kan tijdens het experiment dan ook niet strafrechtelijk worden vervolgd voor handelingen in strijd met de eisen die aan hem worden gesteld. Indien bij staandehouding blijkt dat een deelnemer rijdt met een begeleider die onder invloed is van alcohol of drugs, mag hij niet verder rijden met de betreffende begeleider. Is er op dat moment nog een andere persoon in het voertuig aanwezig die als begeleider op de begeleiderspas staat vermeld, mag de rit worden voortgezet met die betreffende begeleider. Is er geen andere begeleider aanwezig, dan mag de deelnemer niet verder rijden en zal iemand anders als bestuurder moeten optreden. Omdat voor het experiment de WVW 1994 niet wordt gewijzigd, kan uitsluitend op uiterlijke kenmerken worden bezien of begeleiders onder invloed zijn tijdens het begeleiden.

[32] Onderzoeksperiode: 1 november 2011 tot en met 1 april 2014.
[33] Naast de ongeldigverklaring van het rijbewijs door het CBR in verband met het rijden zonder begeleider (verplicht gesteld in artikel 173bb Reglement rijbewijzen) zullen bestuurders wellicht ook strafrechtelijk worden vervolgd. Daarbij geldt tevens de kanttekening, dat de maatregelen in het kader van de vorderingsprocedure (LEMA, EMA, EMG en onderzoek geschiktheid) ressorteren onder het bestuursrecht, dus daartegen staan bezwaar- en beroepsmogelijkheden open.
[34] In één geval ging het om een ongeluk met dodelijke afloop.

Op basis van de deskresearch en de interviews in het kader van de procesevaluatie kunnen geen verdere feitelijke uitspraken worden gedaan over de effectiviteit van de handhaving. Wel gaven meerdere ketenpartners aan dat handhaving naar het oordeel van de eigen organisatie te weinig prioriteit van de politie heeft. Daarbij werd door meerdere organisaties gewezen op de geringe controlekans en lage subjectieve pakkans voor beginnende bestuurders die niet voldoen aan de regels (bijvoorbeeld rijden zonder begeleider).

3.3 Verzekering en 2toDrive

Met de introductie van 2toDrive neemt een nieuwe doelgroep (17-jarigen) als autobestuurder deel aan het verkeer. Een 2toDriver valt onder de verantwoordelijkheid van zijn begeleider en/of de kentekenhouder van de auto waarin door de 2toDriver en zijn begeleider wordt gereden. Dit omdat eerder is bepaald dat het te naam stellen van een auto pas mogelijk is vanaf 18-jaar. In kader 6 is de passage uit het Tijdelijk besluit begeleid rijden opgenomen als toelichting bij het aspect van aansprakelijkheid bij 2toDrive.

In de polisvoorwaarden van de meeste autoverzekeringen is opgenomen dat er niet vergoed wordt (bij schade) in het geval de bestuurder geen geldig rijbewijs heeft en als de bestuurder niet mag rijden op grond van een wettelijke bepaling of een uitspraak van de rechter. Om als bestuurder te mogen optreden dient de 17-jarige te voldoen aan de voorschriften die begeleid rijden aan hem stelt. Dat betekent in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en rijden onder begeleiding van een op zijn begeleiderspas vermelde coach.

Naar aanleiding van het Tijdelijk besluit begeleid rijden heeft het Verbond van verzekeraars leden en verzekeringsmaatschappijen geadviseerd om de volgende uitsluiting toe te voegen aan de polisvoorwaarden (als bepaling wanneer geen schade wordt toegekend): “*als de bestuurder niet voldoet aan de wettelijke regelingen en voorwaarden die gesteld worden aan begeleid rijden*”.

Kader 6. Passage uit de Nota van Toelichting bij het Tijdelijk besluit begeleid rijden over aansprakelijkheid

Aansprakelijkheid

Voor de aansprakelijkheidsvraagstukken wordt bij "begeleid rijden" aangesloten bij het huidige wettelijke systeem. Dit houdt in dat de deelnemer aan het experiment aansprakelijk is voor het eigen gedrag en door hem begane verkeersdelicten. De schade als gevolg van de aansprakelijkheid van de bestuurder wordt gedekt via de wettelijk verplichte autoverzekering van de eigenaar. De deelnemer dient te voldoen aan de eisen die "begeleid rijden" aan hem stelt (bezit van een rijbewijs, begeleider die aan de eisen voldoet). Als hij niet aan deze eisen voldoet, rijdt de deelnemer de facto zonder geldig rijbewijs.

Het Verbond van Verzekeraars heeft dit bevestigd en aangegeven sympathiek tegen over "begeleid rijden" te staan, er vanuit gaande dat de verkeersveiligheid er mee gediend is. Ook de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) heeft positief gereageerd op het experiment en aangegeven dat autoleasemaatschappijen doorgaans als belangrijkste eis aan de gebruiker van de leaseauto een geldig rijbewijs hanteren. De verwachting is dan ook niet dat er op grote schaal beperkingen zijn opgenomen in de autoregelingen die werkgevers met hun werknemers afsluiten. Dit alles zorgt ervoor dat er geen belemmeringen zijn om leaseauto’s voor "begeleid rijden" te gebruiken.

4 Aandachtspunten 2toDrive

Uit de gesprekken met deskundigen en uit de procesanalyse blijkt dat het proces rondom 2toDrive nog effectiever kan worden ingericht. Onderstaand zijn de meest relevante aandachtspunten beschreven die hiertoe kunnen bijdragen.

Aandachtspunt 1: **Beginnende bestuurders die het rijbewijs B aanvragen nadat zij 18 jaar zijn geworden, ontvangen het rijbewijs, waarbij de status 'beginnersrijbewijs' geldt voor de duur van 5 jaar. Indien de beginnende bestuurder het rijbewijs aanvraagt voor zijn 18^{e} (om rijervaring op te doen onder begeleiding van een coach) geldt dat het rijbewijs de status van beginnersrijbewijs heeft voor de duur van 7 jaar.**

Toelichting: 12% van de beginnende bestuurders die voor hun 18^{e} slaagt voor het praktijkexamen (B) vraagt nadat zij 18 jaar zijn geworden het rijbewijs bij de gemeente aan. Hierdoor hoeven deze beginnende bestuurders geen begeleiderspas aan te vragen en hebben zij het beginnersrijbewijs met een geldigheidsduur van 5 jaar in plaats van 7 jaar (de geldigheidsduur van het beginnersrijbewijs voor een 2toDriver is 7 jaar).
Het effect is dat deze (12%) beginnende bestuurders geen rijervaring opdoen onder begeleiding van een coach en dat hun beginnersrijbewijs een kortere geldigheidsduur heeft.

Aandachtspunt 2: **De begeleider van een 2toDriver is geen figuur in de Wegenverkeerswet 1994 waardoor handhaving wordt bemoeilijkt.**

Toelichting: Toezicht en handhaving van 2toDrive is volgens branche- en uitvoeringsorganisaties nog onvoldoende duidelijk geregeld. Bij handhaving van 2toDrive gaat het om de vraag of een 2toDriver daadwerkelijk onder begeleiding rijdt (van een op de begeleiderspas vermelde begeleider) en of de betreffende begeleider nuchter is. Op dit moment bestaat daarbij nog onduidelijkheid over de formele positie van de begeleider. Deze begeleider is geen figuur volgens de Wegenverkeerswet 1994. Hierdoor kan de persoon bijvoorbeeld niet gedwongen worden medewerking te verlenen aan een blaastest van de politie. Het effect is dat handhaving moeilijker wordt op de feitcode die stelt dat de begeleider niet onder invloed mag zijn. De politie kan weliswaar op basis van zicht en gedrag alcoholgebruik constateren, maar om handhaving van 2toDrive sluitend te organiseren, zou dit aspect verder verduidelijkt kunnen worden in de wet. Zoals ook in de nota van toelichting bij het Tijdelijk besluit begeleid rijden is opgenomen, is de experimentele status van 2toDrive de reden dat de Wegenverkeerswet 1994 niet is aangepast. Bij een eventuele definitieve invoering van 2toDrive bestaat wel de mogelijkheid om de Wegenverkeerswet 1994 te wijzigen.

Aandachtspunt 3: **De communicatie over het feit dat de begeleiderspas aangevraagd dient te zijn voordat het rijbewijs kan worden aangevraagd, bereikt niet alle 2toDrivers, hierdoor treedt vertraging op en wordt minder rijervaring met een coach opgedaan.**

Toelichting: Op basis van zowel de resultaten van de evaluatie van de SWOV, als de interviews met diverse deskundigen, blijkt dat het voor een deel van de beginnende bestuurders onduidelijk is dat de begeleiderspas moet zijn aangevraagd, voordat het rijbewijs kan worden aangevraagd bij de gemeente. Doordat een deel van de beginnende bestuurders de begeleiderspas niet aanvraagt voordat het rijbewijs bij de gemeente wordt aangevraagd (en pas na een eerste contact met de gemeente de begeleiderspas aanvraagt), kost het extra tijd voordat de geslaagde het rijbewijs daadwerkelijk in bezit heeft. Dit resulteert in een kortere periode waarin rijervaring onder begeleiding van een coach wordt opgedaan.

Het verzorgen van de communicatie over dit proces dient te worden uitgevoerd door iedere partij die betrokken is bij 2toDrive, maar met name door degenen die in direct contact staan met de beginnende bestuurder. Tegelijkertijd is tijdens de interviews aangegeven dat het ook de verantwoordelijkheid is van de beginnende bestuurder om voldoende op de hoogte te zijn van het proces van 2toDrive.

Aandachtspunt 4: **Niet voor alle beginnende bestuurders, coaches en betrokken uitvoeringsorganisaties is duidelijk dat begeleid rijden in het buitenland verboden is.**

Toelichting: Een deel van de beginnende bestuurders en een deel van de coaches is niet of onvoldoende op de hoogte van het feit dat begeleid rijden (2toDrive) alleen is toegestaan in Nederland (hetgeen expliciet is opgenomen in het 'Tijdelijk besluit begeleid rijden'). Uit de interviews blijkt dat in de grensgebieden het meermaals voorkomt dat 2toDrivers als bestuurder met een begeleider de grens over gaan. Hierbij kan het gaan om korte ritten, maar het betreft in een aantal gevallen ook langere autoreizen. In de informatie aan 2toDrivers en coaches kan nadrukkelijker aandacht worden besteed aan het feit dat rijden onder begeleiding alleen is toegestaan op Nederlands grondgebied. In de grensgebieden kan op dit aspect meer nadruk worden gelegd binnen de reeds bestaande informatievoorzieningen.

Daarnaast geldt dat Nederland één gemeente telt tussen Belgische enclaves (Baarle-Nassau) en België één gemeente telt met gebieden binnen de Nederlandse buitengrenzen (Baarle-Hertog). Het is voor beide gemeenten niet volledig duidelijk welke regels wanneer van toepassing zijn op 2toDrivers. De betrokken organisaties kunnen beginnende bestuurders daardoor niet altijd goed informeren over de regels in en rond deze enclaves.

Kader 7. Toelichting op Belgische enclaves in Nederland

> Uit navraag bij de politie Midden en West Brabant blijkt dat landsgrenzen bepalend zijn voor de regels van beginnende bestuurders, en er geen uitzonderingen worden gemaakt voor bijvoorbeeld Baarle-Nassau en Baarle-Hertog. Dit betekent dat op Nederlands grondgebied de Nederlandse wet- en regelgeving van kracht is en dat op Belgisch grondgebied de Belgische wet- en regelgeving van kracht is. Aangezien een 2toDriver niet in het buitenland mag autorijden, mag hij zich alleen op Nederlands grondgebied begeven.

Aandachtspunt 5: **De verzekeringssituatie van 2toDrivers is niet voor alle betrokkenen duidelijk.**

Toelichting: 2toDrivers zijn alleen verzekerd voor schade bij incidenten als zij onder begeleiding rijden van een op de begeleiderspas vermelde coach. Bij enkele verkeersincidenten waarbij een 2toDriver betrokken was, bleek dat de 2toDriver zonder begeleider reed of met een begeleider die niet op de begeleiderpas vermeld stond. In deze situatie keert een verzekeringsmaatschappij in geen geval een schadevergoeding uit. Niet voor alle betrokken partijen bij 2toDrive is de verzekeringssituatie van de 2toDriver duidelijk. Om deze reden zou de communicatie over de verzekering van de 2toDriver versterkt kunnen worden. Het Verbond van Verzekeraars onderstreept dit aandachtspunt op basis van de eerste ervaringen met 2toDrive tussen 2011 en 2014.

Aandachtspunt 6: **Naast de officiële website www.2todrive.nl bestaat de website www.to2drive.nl.**

Toelichting: Op basis van het bronnenonderzoek blijkt dat er twee op het oog officiële websites van 2toDrive bestaan. De website www.2todrive.nl is de officiële en actuele website over het experiment 2toDrive en wordt beheerd en geactualiseerd door TeamAlert.

Daarnaast bestaat de website www.to2drive.nl. Op deze website wordt ook het logo van het ministerie van IenM gebruikt, maar het betreft geen overheidswebsite. Daarbij is de website niet volledig en niet actueel. Het is voor de bezoeker niet duidelijk wie de beheerder is van deze website. Voor duidelijke, eenduidige en consistente informatievoorziening is het van belang om één centraal beheerde website over 2toDrive te hebben.

5 Conclusies

Op basis van het bronnenonderzoek, de interviews met de diverse stakeholders en de data-analyse van het experiment 2toDrive kunnen diverse conclusies worden getrokken. Bij het opstellen van de conclusies is onderscheid gemaakt tussen 2toDrive als experiment (paragraaf 5.1) en de processtappen die de beginnende bestuurder dient te zetten in het kader van 2toDrive (paragraaf 5.2).

5.1 Het experiment 2toDrive

1. **De organisaties betrokken bij 2toDrive zijn positief over het experiment en staan achter de doelstelling met betrekking tot het vergroten van de verkeersveiligheid.**

   Zowel de brancheorganisaties (BOVAG, FAM en VRB), de ketenpartners (CBR en RDW), gemeenten, het ministerie van IenM en Teamalert zijn over het algemeen positief over het experiment 2toDrive. Bijna alle betrokken partijen wijzen op het potentieel positieve effect van 2toDrive op de verkeersveiligheid, doordat jongeren rijervaring onder begeleiding kunnen opdoen.

2. **De organisaties betrokken bij het proces van 2toDrive werken goed samen en stemmen waar nodig met elkaar af over thema's die samenhangen met het experiment.**

   Bij de invoering en realisatie van 2toDrive zijn diverse organisaties betrokken. Het gaat daarbij voor wat betreft de processtappen van de 2toDriver om het CBR (examens), de RDW (begeleiderspas en rijbewijs), de brancheorganisaties (als vertegenwoordiger van de rijinstructeurs en rijschoolhouders die de rijlessen verzorgen) en de gemeenten (rijbewijs). TeamAlert vervult een centrale rol bij de communicatie over 2toDrive. De betrokken partijen zijn allen positief over de relatie met de andere organisaties binnen het experiment. Door diverse partijen is aangegeven dat 2toDrive als 'voorbeeldproject' kan worden gezien van een positieve samenwerking, waarbij de organisaties allen een bijdrage leveren aan de realisatie van het project en het bereiken van de centrale doelstelling(en).

3. **Het aandeel jongeren onder de 18 jaar (2toDrivers) dat het theorie- en het praktijkexamen aflegt, bedraagt respectievelijk 26,0% en 15,3% van het totaalaantal afgelegde examens (2013).**

   Aan het experiment 2toDrive zijn geen specifieke doelstellingen gekoppeld voor wat betreft aantal deelnemende jongeren. Op basis van de eerste periode (1 november 2011 tot 1 april 2014) kan gesteld worden dat een substantieel deel van de jongeren bekend is met 2toDrive en heeft deelgenomen aan een of meerdere van de processtappen om voor hun 18^{e} onder begeleiding te mogen rijden. Daarbij geldt dat het aandeel van jongeren onder de 18^{e} bij het afleggen van theorie- en praktijkexamens nog steeds groeit en daarmee groeit ook de deelname aan 2toDrive.

4. **Een derde van de jongeren die voor zijn 18e slaagt voor het theorie-examen haalt tevens zijn praktijkexamen B en het rijbewijs voor zijn 18e en kan rijervaring op doen onder begeleiding van een coach.**

   Van de jongeren die de eerste processtap binnen 2toDrive zet voor zijn 18e (slagen voor het theorie-examen B), slaagt één derde ook voor de andere noodzakelijke stappen om voor zijn 18e onder begeleiding op pad te mogen (slagen voor het praktijkexamen B, aanvragen van de begeleiderspas en het aanvragen van het rijbewijs).

5. **De organisatie van 2toDrive is eenduidig maar kent enkele aandachtspunten.**

De organisatie van 2toDrive is eenduidig en de te nemen stappen voor een beginnende bestuurder zijn overzichtelijk. Op basis van het onderzoek is de conclusie dat het proces nog verder verbeterd kan worden via optimalisatie van enkele processtappen. Voor de volgende aspecten zijn er mogelijkheden om het proces nog effectiever in te richten:

a) De versterking van de communicatie over het tijdig aanvragen van de begeleiderspas.
Door versterking van de communicatie is een groter deel van de 2toDrivers op de hoogte van het feit dat de begeleiderspas tijdig moet worden aangevraagd en zullen minder 2toDrivers 'vertraging' oplopen doordat zij vergeten de pas aan te vragen.

b) Versterking van de communicatie over de randvoorwaarden die gelden voor 2toDrive.
Door versterking van de communicatie is voor 2toDrivers en begeleiders duidelijk(er) welke uitgangspunten gelden voor het experiment. Het gaat hierbij onder andere over het verbod om in het buitenland te rijden als 2toDriver en de eisen die aan de begeleiders zijn gesteld.

c) De lengte van de status 'beginnersrijbewijs' voor beginnende bestuurders.
Het rijbewijs geldt 7 jaar als 'beginnersrijbewijs' als een jonge bestuurder het rijbewijs aanvraagt voor zijn 18e. De status geldt voor een periode van 5 jaar als de jonge bestuurder het rijbewijs aanvraagt nadat hij 18 is geworden.

d) Versterking van de positie en functie van de begeleider in de Wegenverkeerswet 1994.
Door aanpassing van de wet is het mogelijk de begeleider als figuur te 'positioneren'. Hierdoor kan handhaving van 2toDrive, met name waar het de begeleider betreft, effectiever worden uitgevoerd.

5.2 De processtappen van 2toDrive

Theorie-examen B

6. **Het slagingspercentage van 2toDrivers bij het theorie-examen ligt gemiddeld 6,7% hoger dan het gemiddeld slagingspercentage van deelnemers van 18 jaar of ouder.**

In de eerste maanden van 2toDrive was er veel aandacht voor het experiment, inclusief de hogere slagingspercentages van 2toDrivers. Van de beginnende bestuurders die in het eerste half jaar na de start van 2toDrive deelnamen aan het theorie-examen B slaagde 55,7%. Na deze startperiode is het slagingspercentage van 2toDrivers gedaald naar een gemiddeld slagingspercentage van 50,7% over 2012 en 2013. Gemiddeld ligt daarmee het slagingspercentage van 2toDrivers 6,7% hoger dan het gemiddeld slagingspercentage bij het theorie-examen (over 2012 en 2013) van alle deelnemers aan het theorie-examen B van 18 jaar of ouder (44,0%).

Aanvragen begeleiderspas

7. **Een deel van de 2toDrivers heeft de begeleiderpas niet aangevraagd voorafgaand aan het praktijkexamen B of voor het aanvragen van het rijbewijs B bij de gemeente.**

Uit de ervaringen van de gemeenten (en van 2toDrivers zelf) blijkt dat de begeleiderspas door een deel van de beginnende bestuurders pas in een laat stadium wordt aangevraagd. In een deel van de gevallen gaat het hierbij om de situatie dat de 2toDriver bij de gemeente zijn rijbewijs B wenst aan te vragen (nadat hij geslaagd is), maar deze aanvraag niet kan indienen omdat er nog geen begeleiderspas is aangevraagd. Hierdoor wordt de periode waarin de 2toDriver rijervaring kan opdoen onder begeleiding van een coach korter.

Praktijkexamen B

8. Het slagingspercentage van 2toDrivers bij het praktijkexamen ligt gemiddeld 6,7% hoger dan het gemiddeld slagingspercentage van deelnemers van 18 jaar of ouder.

Van de beginnende bestuurders die in het eerste half jaar na de start van 2toDrive deelnamen aan het praktijkexamen B slaagde 58%. Na deze startperiode is het slagingspercentage van 2toDrivers licht gedaald. Het gemiddelde slagingspercentage van 2toDrivers bij het praktijkexamen B over 2012 en 2013 kwam uit op 55,4%. Gemiddeld ligt daarmee het slagingspercentage van 2toDrivers 6,7% hoger dan het gemiddeld slagingspercentage bij het praktijkexamen (over 2012 en 2013) van alle deelnemers aan het praktijkexamen B van 18 jaar of ouder (48,7%).

9. 58% van de beginnende bestuurders die praktijkexamen aflegt is ouder dan 17,5 jaar en doet maximaal 6 maanden rijervaring op onder begeleiding van een coach.

Van de beginnende bestuurders die voor hun 18^e het praktijkexamen afleggen, is 58% 17,5 jaar of ouder. Een deel van deze beginnende bestuurders haalt pas na zijn 18^e het rijbewijs B bij de gemeente. De beginnende bestuurders uit deze groep die het rijbewijs wel voor hun 18^e ophalen bij de gemeente doen minder dan 6 maanden rijervaring op onder begeleiding van een coach.

Rijbewijs B

10. Sinds de invoering van 2toDrive is er sprake van een groeiend aantal afgegeven rijbewijzen aan 17-jarigen.

In totaal zijn er sinds de start van 2toDrive 53.810 rijbewijzen B uitgegeven aan 17-jarigen (peildatum 16 april 2014). Dit komt overeen met gemiddeld 1.824 jongeren per maand. Sinds de start in 2011 neemt het aantal jongeren dat het rijbewijs B aanvraagt voor zijn 18^e toe. Zo haalde in 2012 gemiddeld 1.228 jongeren het rijbewijs, in 2013 was dit aantal gegroeid naar 2.422 per maand (+97% ten opzichte van 2012), en in het eerste kwartaal van 2014 was dit aantal verder gegroeid naar 2.855 per maand (+132% ten opzichte van 2012).

11. 12% van de beginnende bestuurders behaalt voor zijn 18e het praktijkexamen en vraagt het rijbewijs pas na zijn 18e jaar aan.

Het verschil tussen het aantal jongeren dat voor zijn 18^e is geslaagd voor het praktijkexamen B (61.453) en het aantal jongeren dat voor zijn 18^e het rijbewijs B bij de gemeente heeft aangevraagd (53.810) bedraagt in totaal 7.643. De redenen dat ruim 12% van de jongeren het rijbewijs niet voor hun 18^e haalt, kunnen divers zijn, maar zijn in de procesevaluatie niet expliciet onderzocht. Wel hebben de betrokken organisaties aangegeven dat voor sommige jongeren de prijs van 35 euro voor de begeleiderspas een drempel vormt, andere wijzen op het verschil in de duur van het zijn van beginner (5 jaar bij de aanvraag op hun 18^e en 7 jaar bij de aanvraag op hun 17^e).

Bijlagen

I. Betrokkenen bij het onderzoek 'procesevaluatie 2toDrive'

II. Werkwijze onderzoek

III. Stroomschema proces 2toDrive

IV. Stakeholders 2toDrive

V. Overzicht geraadpleegde bronnen

VI. Vragenlijst interviews

VII. Informatievoorziening 2toDrive (uitkomsten SWOV-enquête)

VIII. Afkortingen en definities

I. Betrokkenen bij het onderzoek ‘procesevaluatie 2toDrive’

Naam	Functie	Organisatie
Opdrachtgever		
	Senior beleidsmedewerker	Ministerie van Infra-structuur en Milieu
	Senior adviseur	Rijkswaterstaat - Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving
Geïnterviewde deskundigen		
	Senior wetgevingsjurist	Ministerie van Infra-structuur en Milieu
	Manager Productmanagement Rijvaardigheid	CBR
	Senior Productmanager Rijvaardigheid	CBR
	Adviseur uitvoering Unit Rijbewijzen	RDW
	Adviseur uitvoering Unit Rijbewijzen	RDW
	Voorzitter BOVAG Rijscholen	BOVAG
	Manager BOVAG Rijscholen	BOVAG
	Voorzitter VRB	VRB
	Secretaris VRB	VRB
	Vicevoorzitter FAM	FAM
	Operationeel manager	TeamAlert
	Projectleider 2toDrive	TeamAlert
	Regisseur Klant (BackOffice)	Gemeente Montfoort/ IJsselstein
	Regisseur Klant Contact Centrum (KCC)	Gemeente Montfoort/ IJsselstein
	Adviseur Mobiliteit / Verkeersveiligheidcoördinator	Gemeente Breda
	Teamleider Burgerzaken	Gemeente Emmen
Overige deskundigen betrokken bij het onderzoek		
	Senior onderzoeker	Stichting Wetenschap-pelijk Onderzoek Ver-keersveiligheid

II. Werkwijze onderzoek

Als uitgangspunt voor de werkwijze voor de procesevaluatie 2toDrive zijn de stappen genomen die een beginnende bestuurder moet doorlopen om uiteindelijk vervroegd zijn rijbewijs te verkrijgen. Op basis van dit uitgangspunt is de procesevaluatie uitgevoerd in vier fasen:

Fase 1: Opzetten raamwerk en uitvoeren bronnenonderzoek

In de eerste fase is het raamwerk van het project neergezet. In afstemming met de opdrachtgever zijn de kaders van het project bepaald en is de planning vastgesteld. De resultaten zijn samengevat in een beknopt plan van aanpak. Vervolgens is op basis van beschikbaar gestelde informatie en bronnen een beschouwing gemaakt van de betrokken stakeholders, hun taken en verantwoordelijkheden. Ook zijn feiten en cijfers van 2toDrive verzameld, zoals het aantal uitgegeven rijbewijzen en begeleiderspassen, aantallen en soorten vragen over 2toDrive en het aantal en type overtredingen begaan door 2toDrivers. In de eerste fase van het onderzoek heeft tevens een gesprek met de SWOV plaatsgevonden om kennis en informatie uit te wisselen, om de verschillende evaluatieonderzoeken af te stemmen en om de resultaten van het bronnenonderzoek te verifiëren.

Fase 2: Opstellen stroomschema en uitvoeren data-analyse

Op basis van gegevens van het CBR (over examens en overtredingen), de RDW (over begeleiderspassen en rijbewijzen), TeamAlert (over communicatie), het Verbond van Verzekeraars (over de verzekeringssituatie van 2toDrivers) en de vragenlijststudie van de SWOV is in de tweede fase een data-analyse uitgevoerd. Hierbij zijn trends geanalyseerd en zijn de meest relevante ontwikkelingen uitgelicht. Bij de analyse is als uitgangspunt de periode 1 november 2011 tot en met 1 april 2014 genomen. Hierdoor was het mogelijk van alle deelprocessen binnen 2toDrive en voor alle processtappen van de 2toDriver de gegevens te vergelijken en in context te plaatsen. De uitkomsten van fase 2 zijn verwerkt in (hoofdzakelijk) hoofdstuk 2 en 3 van de rapportage.

Naast de data-analyse is in fase 2 van het onderzoek het stroomschema uitgewerkt als weergave van het proces van 2toDrive. In het schema zijn de processtappen overzichtelijk weergegeven die de 2toDriver dient te zetten om voor zijn 18e onder begeleiding op pad te kunnen.

Fase 3: Uitvoeren interviews met stakeholders

In fase 3 van het onderzoek zijn in totaal 10 interviews gehouden met de belangrijkste stakeholders van het onderzoek:

- 3 interviews met medewerkers van gemeenten (Montfoort-IJsselstein, Emmen en Breda).
- 3 interviews met medewerkers van brancheorganisaties (BOVAG, FAM en VRB).
- 2 interviews met medewerkers van uitvoeringsorganisaties (CBR en RDW).
- 1 interview met een medewerkster van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- 1 interview met medewerkers van TeamAlert.

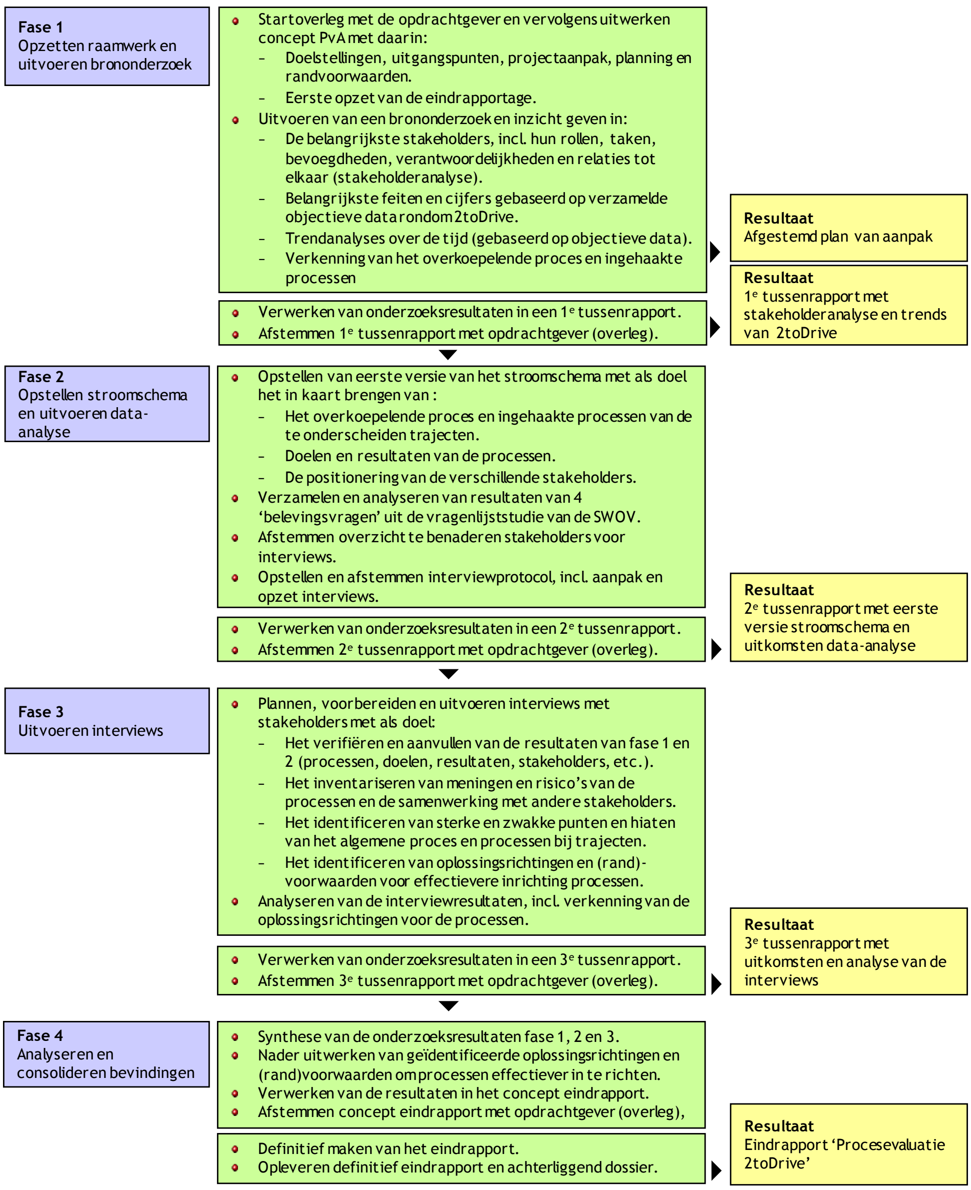
Tijdens deze interviews is nader ingegaan op hoe het proces rondom 2toDrive is georganiseerd, wat de sterke en verbeterpunten zijn en wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn om het proces nog effectiever in te richten.

De interviewgesprekken zijn uitgewerkt in beknopte verslagen welke in concept zijn voorgelegd aan de betrokkenen. Zij hadden daarmee de mogelijkheid om de weergave van het interview van feedback te voorzien. Op basis van deze feedback zijn de interviewverslagen op (beperkte) onderdelen aangepast, waarna de definitief vastgestelde interviewverslagen zijn verzonden aan de betrokkenen.

Fase 4: Analyseren en consolideren bevindingen

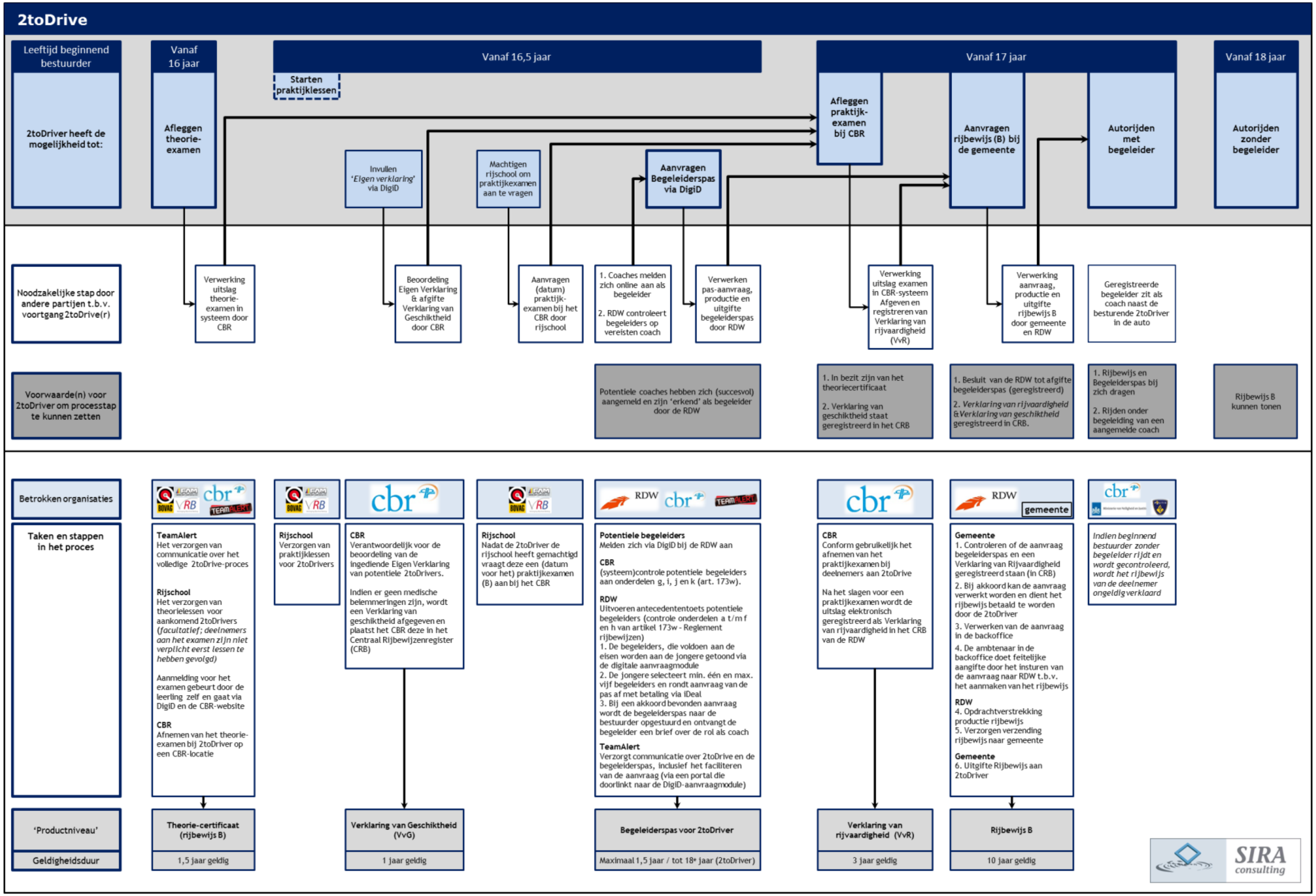
In de afsluitende fase van het onderzoek zijn alle resultaten uit fase 1 tot en met 3 nader geanalyseerd en zijn de onderzoeksvragen beantwoord. Op basis van de deskresearch, de interviewgesprekken en de data-analyse zijn deelstappen binnen het proces van 2toDrive onderzocht en is tevens verkend of er mogelijkheden bestaan om (deel)processen nog effectiever in te richten. Dit heeft geresulteerd in een aantal aandachtspunten en conclusies welke zijn opgenomen in hoofdstuk 4 en 5 van de rapportage.

Een conceptversie van de rapportage is tevens voorgelegd aan de ketenpartners (CBR, RDW, CJIB, ministerie van IenM, ministerie van Veiligheid en Justitie en de SWOV) waarna de ontvangen feedback is verwerkt in de definitieve rapportage. In onderstaande figuur is de gehanteerde werkwijze schematisch weergegeven.



Figuur 10. Projectfasering van de procesevaluatie 2toDrive

III. Stroomschema proces 2toDrive



IV. Stakeholders 2toDrive

Bij de invoering en realisatie van 2toDrive is een groot aantal organisaties betrokken. Daarbij vervullen de verschillende partijen verschillende taken en rollen, en nemen zij verschillende posities in binnen de organisatie van 2toDrive. Onderstaand kader geeft een beknopt overzicht van de verschillende partijen en hun betrokkenheid bij 2toDrive. In de procesbeschrijving in hoofdstuk 2 en in het uitgewerkte processchema (bijlage III) is daarbij een nadere toelichting opgenomen.

Tabel 14. Stakeholders bij het experiment 2toDrive

Organisatie	Betrokkenheid bij 2toDrive
Ministerie Infrastructuur en Milieu	▪ Samen met het ministerie van Veiligheid en Justitie eindverantwoordelijk voor het experiment ▪ Verantwoordelijk voor wet- en regelgeving op het gebied van het rijbewijs ▪ Verzorgt algemene voorlichting over het experiment en de start ervan
TeamAlert	▪ Verzorgt een belangrijk deel van de communicatie over het experiment, hoofdzakelijk via de website www.2todrive.nl
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	▪ Neemt alle theorie- en praktijkexamens af voor 2toDrive ▪ Verzorgt communicatie over de examens voor het rijbewijs B ▪ Verstrekt informatie aan de RDW over potentiële begeleiders
Dienst Wegverkeer (RDW)	▪ Verzorgt voorlichting over het aanvragen van het rijbewijs en de begeleiderspas ▪ Registreert deelnemers van het experiment 2toDrive ▪ Beoordeelt de begeleiders ten behoeve van de begeleiderspassen ▪ Verzorgt communicatie over de begeleiderspas en het rijbewijs ▪ Verantwoordelijk voorde uitgifte van begeleiderspassen ▪ Beheert het Centraal Rijbewijzenregister
Branche-organisaties (BOVAG, FAM, VRB)	▪ Adviseren als belangenbehartigers richting de ministeries en ketenpartners ▪ Informeren leden (rijscholen/rijinstructeurs) over 2toDrive
Gemeenten	▪ Verantwoordelijk voor de uitgifte van rijbewijzen ▪ Als wegbeheerder verantwoordelijk voor de doorstroming van het verkeer, de leefbaarheid langs de lokale wegen en de verkeersveiligheid
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	▪ Verrichtte voorafgaand aan het experiment onderzoek naar de ervaringen met een rijbewijsfase met 'begeleid rijden' in andere landen ▪ Evalueert in de komende jaren het experiment 2toDrive op het gebied van verkeersveiligheid en adviseert het ministerie van IenM hierover

V. Overzicht geraadpleegde bronnen

Voor het bronnenonderzoek zijn verschillende documenten geraadpleegd. Het gaat hierbij om achtergrondinformatie bij alle aspecten met betrekking tot 2toDrive (rijbewijzen, theorie-examens, praktijkexamens, begeleiderspassen, etc.). Onderstaand is een opsomming van documenten opgenomen die in de eerste fase van het onderzoek zijn geraadpleegd, gecategoriseerd naar organisatie/auteurs.

CBR

- Examen doen voor de auto (oktober 2013), informatiebrochure.
- Jaarverslag 2011
- Jaarverslag 2012
- Jaarverslag 2013

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)

- Startdatum experiment '2toDrive' (begeleid rijden) - Maatregelen verkeersveiligheid (2011), brief regering.
- Grote belangstelling 2toDrive (2011), nieuwsbericht.
- Ruim 10.500 jongeren onder de 18 met coach de weg op (2012), nieuwsbericht.

RDW

- Jaarverslag 2011
- Jaarverslag 2012
- Procesbeschrijving Rijbewijzen (3e rijbewijzenrichtlijn) (2012)
- Jaarverslag 2013

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

- Factsheet Begeleid Rijden (2012)
- Jaarverslag 2012
- Begeleid rijden: wie doet mee met 2toDrive en waarom? (2013)
- Benchmark rijschoolsystemen in Nederland en omringende landen (2013)
- Hoe gaat het met 2toDrive (2013)
- Begeleid rijden in de praktijk. Vragenlijstonderzoek onder 2toDrivers en hun coaches. R-2014-15A

TeamAlert

- Twee jaar 2toDrive; bijna 45.000 jongeren halen vervroegd het rijbewijs (2013), persbericht
- Ruim 10.500 jongeren onder de 18 met coach de weg op (2011), persbericht
- Grote belangstelling 2toDrive (2011), persbericht
- 1 november 2toDrive definitief van start (2011), persbericht
- Zanger Rinus zingt over 2toDrive (2011), persbericht

Overige bronnen

- Besluit van 7 oktober 2011, houdende tijdelijke regels ten behoeve van een experiment met begeleid rijden, en een enkele wijziging van technische aard (Tijdelijk besluit begeleid rijden).
- Diverse kamerstukken in het kader van maatregelen verkeersveiligheid betreffende 2toDrive (29398).

Voor het onderzoek zijn de volgende websites geraadpleegd:

- http://www.2todrive.nl
- https://www.bovag.nl
- http://www.breda.nl/product/rijbewijs
- http://www.cbr.nl
- https://www.famverkeersscholen.nl/
- http://gemeente.emmen.nl/digitaal-loket/productencatalogus/totaal-overzicht/pdproduct/rijbewijs-afspraak-maken-28/section.html
- http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-begeleid-rijden-experiment-2todrive.html
- http://www.rdw.nl
- https://www.swov.nl
- https://www.teamalert.nl
- http://www.verenigingrijschoolbelang.nl/

VI. Vragenlijst interviews

Onderstaande vragen vormden de leidraad voor de interviews en zijn voorafgaand aan de interviews naar de respondenten toegestuurd.

Rol, taken en positie van uw organisatie

- Wat is de rol van uw organisatie binnen 2toDrive?
- Wat zijn de taken van uw organisatie binnen 2toDrive?
- Wat is de positie van uw organisatie binnen 2toDrive t.o.v. andere betrokken partijen?
- In welk traject of welke trajecten binnen 2toDrive is uw organisatie vooral betrokken (juridisch, administratief, financieel, handhavend of voorlichtend)?

Voorbereiding en facilitering

- Op welke wijze is uw organisatie betrokken in de voorbereiding op (de invoering van) 2toDrive?
- Hoe beoordeelt u deze voorbereiding op de invoering van 2toDrive?
- Op welke wijze is en wordt uw organisatie gefaciliteerd met betrekking tot 2toDrive?
- Hoe beoordeelt u deze facilitering met betrekking tot 2toDrive?

Samenwerking met andere organisaties

- Met welke organisatie(s) werkt u samen in het kader van 2toDrive?
- Op welke manier werkt u samen met andere organisaties in het kader van 2toDrive?
- Hoe beoordeelt u deze samenwerking met andere organisaties?

Voorlichting en communicatie

- Door wie wordt u geïnformeerd over 2toDrive (over ontwikkelingen, uitkomsten, wijzigingen, etc.)?
- Op welke wijze informeert u klanten en ketenpartners over 2toDrive?

Kosten en baten

- Wat zijn de kosten van 2toDrive voor uw organisatie (jaarlijks en incidenteel, bijvoorbeeld van aanpassingen in systemen of noodzakelijke investeringen)?
- Wat zijn de baten van 2toDrive voor uw organisatie?

Juridische context

- Wat zijn de juridische kaders waarbinnen uw organisatie invulling geeft aan de taken binnen 2toDrive (wet- en regelgeving, protocollen, afspraken, etc.)?

Handhaving

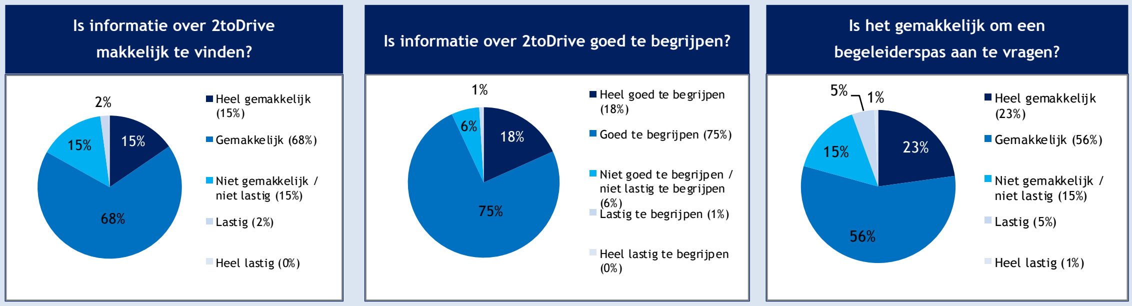
- Welke informatie houdt uw organisatie bij ten behoeve van handhaving in het kader van 2toDrive (overtredingen, ongeldige aanvragen, etc.)?

Ervaringen en toekomst

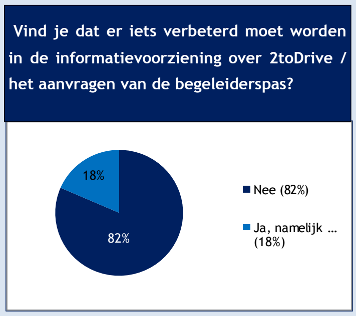
- Wat zijn volgens u risico's in het proces van 2toDrive?
- Wat zijn volgens u de succesfactoren in het proces van 2toDrive?
- Wat zijn volgens u verbeterpunten in het proces van 2toDrive?
- Zijn er zaken die ontbreken in het proces van 2toDrive?
- Wilt u uw huidige rol en taken in het kader van 2toDrive in de toekomst blijven vervullen?
- Zijn er andere aspecten in het proces van 2toDrive die u zou willen veranderen?

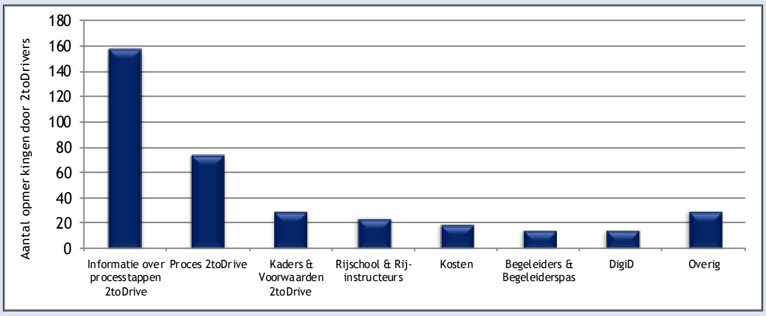
VII. Informatievoorziening 2toDrive (uitkomsten SWOV-enquête)

In de SWOV-enquête die is afgenomen onder 2toDrivers zijn vier vragen gesteld die betrekking hadden op het thema informatievoorziening. De vragen zijn in totaal door 2001 2toDrivers beantwoord.



De vierde (open) vraag werd eveneens door 2001-2toDrivers beantwoord, waarbij 367 deelnemers suggesties aangaven voor mogelijke verbetering van de informatievoorziening.





Binnen de genoemde thema's kunnen op basis van de individuele opmerkingen door 2toDrivers een aantal specifieke punten worden aangestipt. In onderstaande tabel is aangegeven op welke punten volgens een minderheid van de geraadpleegde 2toDrivers (18%) verbetering mogelijk is met betrekking tot de informatievoorziening over 2toDrive. Daarvoor zijn de individuele opmerkingen per (hoofd)thema doorgenomen en onderstaand samengevat.

Hoofdthema	Benoemde (aandachts)punten door 2toDrivers
Informatie over processtappen 2toDrive	Het is niet voor alle deelnemers duidelijk dat de begeleiderspas *moet* worden aangevraagd voordat het rijbewijs kan worden aangevraagd bij de gemeente.
Proces 2toDrive	De begeleiderspas zou volgens deelnemers gelijktijdig met het rijbewijs aangevraagd en/of afgehaald moeten kunnen worden (bijvoorbeeld bij de gemeente).
Kaders & Voorwaarden 2toDrive	Het is niet voor alle deelnemers duidelijk of je als 2toDriver ook in het buitenland mag rijden. Het is niet voor alle deelnemers duidelijk wie wel en niet als begeleider mag optreden.
Rijschool en rijinstructeurs	De rijschool/rijinstructeur zou de 2toDriver (nog) beter kunnen informeren over het proces van 2toDrive, in het bijzonder over het aanvragen van de begeleiderspas vóór het aanvragen van het rijbewijs.
Kosten	De kosten voor de begeleiderspas (35 euro) komen bij de kosten voor het volgen van rijlessen en het afleggen van examens.
Begeleiders & Begeleiderspas	Het is in de huidige situatie niet mogelijk meer dan 5 begeleiders te hebben en/of begeleiders toe te voegen gedurende het 2toDrive-traject.
DigiD	Niet voor alle coaches is aanmelden via DigiD duidelijk en gemakkelijk (bijvoorbeeld oudere coaches die nog een DigiD moesten aanvragen alvorens zij zich konden aanmelden als coach).

VIII. Afkortingen en definities

In de onderstaande tabel zijn de in de rapportage gebruikte afkortingen en begrippen uitgeschreven.

Afkorting of begrip	Omschrijving
BOVAG	Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CFT	Commissie Feiten en Tarieven
CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
CRB	Centraal Rijbewijzenregister
EMG	Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer
FAM	De Federatie Autorijschool Management
RDW	Dienst Wegverkeer
RIS	Rijopleiding in Stappen
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
VRB	Vereniging Rijschool Belang
VvG	Verklaring van Geschiktheid
VvR	Verklaring van Rijvaardigheid
Wahv	Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften
WVW 1994	Wegenverkeerswet 1994